

Naviguer, commercer, gouverner

VISIT...

LANZAROTE
Caliente.COM

The Medieval Mediterranean

Peoples, Economies and Cultures, 400–1500

Managing Editor

Hugh Kennedy
SOAS, London

Editors

Paul Magdalino, St. Andrews
David Abulafia, Cambridge
Benjamin Arbel, Tel Aviv
Larry J. Simon, Western Michigan University
Olivia Remie Constable, Notre Dame

VOLUME 79

Naviguer, commercer, gouverner

Économie maritime et pouvoirs à Venise
(XV^e–XVI^e siècles)

par

Claire Judde de Larivière



BRILL

LEIDEN • BOSTON
2008

Cover illustration: Vittore Carpaccio, *The Ambassadors' Return to the English Court* (detail).
With kind permission of the Gallerie dell'Accademia, Venice.

This book is printed on acid-free paper.

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data

Judde de Larivière, Claire.

Naviguer, commercer, gouverner; économie maritime et pouvoirs à Venise
(XV^e–XVI^e siècles) / par Claire Judde de Larivière.

p. cm. — (The medieval Mediterranean; v. 79)

Includes bibliographical references and index.

ISBN 978-90-04-17072-8 (hardback : alk. paper) 1. Merchant marine—Italy—
Venice—History. 2. Public-private sector cooperation—Italy—Venice—History.
3. Venice (Italy)—Commerce—History. 4. Venice (Italy)—History. I. Title.

HE839.J83 2008

387.50945'31109024—dc22

2008029642

ISBN 978 90 04 17072 8

ISSN 0928-5520

Copyright 2008 by Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands.
Koninklijke Brill NV incorporates the imprints Brill, Hotei Publishing,
IDC Publishers, Martinus Nijhoff Publishers and VSP.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced,
translated, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by
any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise,
without prior written permission from the publisher.

Authorization to photocopy items for internal or personal use is granted by
Brill provided that the appropriate fees are paid directly to The Copyright
Clearance Center, 222 Rosewood Drive, Suite 910, Danvers, MA 01923, USA.
Fees are subject to change.

PRINTED IN THE NETHERLANDS

TABLE DES MATIÈRES

Table des cartes, tableaux et graphiques	ix
Abréviations et avertissement	xi
Carte. La navigation des convois de galères publiques	xiii
 Introduction	 1
 Chapitre 1. Navigation publique, navigation privée: les conventions de l'économie maritime	 13
1. Un héritage médiéval: galères publiques et navires privés	 13
<i>La genèse de la navigation commerciale</i>	13
<i>La navigation publique: principes et fonctionnement</i>	17
<i>Deux systèmes complémentaires</i>	26
2. L'économie vénitienne entre autorité publique et initiatives privées	 35
«Public»	35
«Privé» et «particulier»	40
3. Les enjeux publics de la navigation d'État et les termes de l'accord	 44
<i>Les fonctions publiques de la navigation d'État</i>	44
<i>La navigation publique: prestige et honorabilité</i>	48
<i>Intérêts privés et bien commun: une définition de l'État vénitien au XVI^e siècle</i>	 52
 Chapitre 2. La navigation publique dans le contexte méditerranéen et européen	 63
1. Le progressif déclin de la navigation publique (1495–1569)	 63
<i>Les étapes de l'abandon</i>	63
«La révolution de ces temps»	72
<i>L'Arsenal et les difficultés d'adaptation d'une infrastructure publique</i>	 78
2. La navigation publique à l'épreuve des temps	85
<i>Un réseau commercial et diplomatique affaibli</i>	85

<i>Guerre de course et piraterie</i>	92
<i>De nouveaux concurrents économiques</i>	96
3. Un système en crise	104
<i>Dérèglement et retards</i>	104
<i>Naufrages et avaries</i>	113
<i>Galères marchandes, galères armées</i>	117
Chapitre 3. Les acteurs de la navigation publique: identités et pratiques économiques	123
1. La gestion financière des galères marchandes	124
<i>Les sociétés de gestion</i>	124
<i>Les formes de l'investissement</i>	125
<i>Les patrons de galère</i>	131
2. Les gestionnaires de la navigation publique: une étude prosopographique	136
<i>Un problème de méthode: l'étude prosopographique du patriciat vénitien</i>	136
<i>Capital économique, capital politique</i>	140
<i>Stratégies familiales et matrimoniales</i>	143
<i>Les maisons patriciennes</i>	146
<i>Les investissements des cittadini</i>	150
3. Des activités économiques diversifiées: la banque et les investissements fonciers	153
<i>Les banquiers</i>	153
<i>Investissements immobiliers et industriels à Venise</i>	157
<i>La terre contre la mer?</i>	169
Chapitre 4. La rupture de la convention économique et l'abandon de la navigation publique	179
1. Le rejet de l'accord: investisseurs, marchands et équipages	179
<i>Maone et positions monopolistiques</i>	179
<i>Dissensions et tensions au sein de la communauté marchande</i> ...	186
<i>L'équipage des galères: rameurs, officiers de bord et nobili da poppa</i>	190
2. «Les fraudes que commettent les patrons, qui recherchent seulement leur intérêt particulier.»	200
<i>Devenir patron de galère</i>	200
<i>À bord des galères: l'expédition commerciale</i>	204
<i>Un problème ancien, la surcharge des galères</i>	207
<i>Contrebande</i>	211

3. Le rejet des fonctions publiques traditionnelles	217
<i>Les capitaines de convoi et la défense de l'intérêt public</i>	217
<i>Les galères en guerre</i>	222
<i>Contre le bien public: un groupe de pression</i>	228
Chapitre 5. La navigation privée: performances économiques et évolutions sociales	237
1. Une activité commerciale dynamique	237
<i>Le contexte politique et économique</i>	237
<i>Une fonction essentielle: l'approvisionnement alimentaire</i>	243
<i>Les enjeux du commerce de la laine</i>	250
<i>Du public au privé: le transport des épices</i>	258
2. Une politique publique pour la navigation privée	266
<i>Défendre Venise</i>	266
<i>Le soutien de l'État</i>	271
<i>Surveillance et contrôle</i>	284
3. De la navigation publique à la navigation privée: enjeux sociaux et culturels	289
<i>Acteurs et protagonistes de la navigation privée</i>	289
<i>Représentations et discours: la navigation commerciale au XVI^e siècle</i>	298
Conclusion. L'État et les acteurs, le public et le privé: les enjeux sociaux et politiques d'un processus économique	305
Annexe: les convois de galères publiques (1495–1569)	311
Sources et bibliographie	321
Index	353
1. Index des noms	353
2. Index des lieux	359

TABLE DES CARTES, TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Carte

Carte 1. La navigation des convois de galères publiques	xiii
---	------

Tableaux

Tableau 1. La navigation publique, 1495–1569: nombre d'expéditions commerciales (galères et convois) par période de cinq années	65
Tableau 2. La navigation publique: expéditions commerciales par année et par destination (1495–1569)	66
Tableau 3. La navigation publique: expéditions commerciales par destination (1495–1569)	69
Tableau 4. La navigation publique: expéditions commerciales vers le Levant et le Ponant (1495–1569)	69
Tableau 5. La navigation publique: expéditions commerciales par destination, par période de cinq années (1495–1569)	70
Tableau 6. La navigation publique: l'investissement dans les sociétés de gestion (1495–1529)	126
Tableau 7. La navigation publique: l'investissement par ligne de navigation (1495–1529)	129
Tableau 8. Les investisseurs de la navigation publique les plus actifs (1495–1529)	141
Tableau 9. Les fonctions politiques des investisseurs les plus actifs (1509–1521)	143
Tableau 10. Les maisons patriciennes et la gestion de la navigation publique (1495–1569)	147
Tableau 11. Les maisons patriciennes et l'investissement dans la navigation publique (1495–1529)	149

Tableau 12. Le patrimoine immobilier des investisseurs de la navigation publique (1514)	159
---	-----

Graphiques

Graphique 1. La navigation publique, 1495–1569: nombre de galères par période de cinq années	65
Graphique 2. La navigation publique: nombre d'expéditions commerciales par année (1495–1569)	67
Graphique 3. La navigation publique: expéditions commerciales par destination (1495–1509, 1510–1534, 1545–1569)	68
Graphique 4. La navigation publique: l'investissement dans les sociétés de gestion (1495–1529)	126

ABBREVIATIONS ET AVERTISSEMENT

ASV Archivio di Stato di Venezia
BNM Biblioteca Nazionale della Marciana
BMC Biblioteca del Museo Correr

AC *Avogaria di Comun*
CD *Consiglio di Dieci*
CL *Collegio, Lettere*
CN *Collegio, Notatorio*
CR *Collegio, Relazioni*
CSM *Cinque savi alla mercanzia*
GP *Giudici di Petizion, Sentenze a giustizia*
MC *Maggior Consiglio, Deliberazioni*
NT *Notarile, Testamenti*
PSM *Procuratori di San Marco*
PB *Provveditori alle biave*
PC *Provveditori di comun*
SD *Dieci Savi alle Decime in Rialto*
SM *Senato Mar*
SMI *Senato Mar, Incanti*
SSD *Senato Secreta, Deliberazioni*
ST *Senato Terra*

b. *busta*
f. *filza*
col. *colonne*
fol. *folio*
r. *registre*

Sanudo, *Diarii*: Marino Sanuto, *I Diarii*, 58 vol., R. Fulin, F. Stefani, N. Barozzi, G. Berchet, M. Allegri (éd.), Venise, 1879–1903; 2^e édition, Bologne, 1989.
Priuli, *Diarii*: Girolamo Priuli, *I Diarii (diario veneto), 1494–1512*, A. Segre, R. Cessi (éd.) in *Rerum Italicarum Scriptores*, t. XXIV, partie 3, Città di Castello-Bologna, 1912–1938.

Avertissement

Toutes les dates sont données en nouveau style.
Les prénoms et noms des patriciens et des citoyens ont été uniformisés selon la forme italienne la plus courante.

Monnaies et mesures

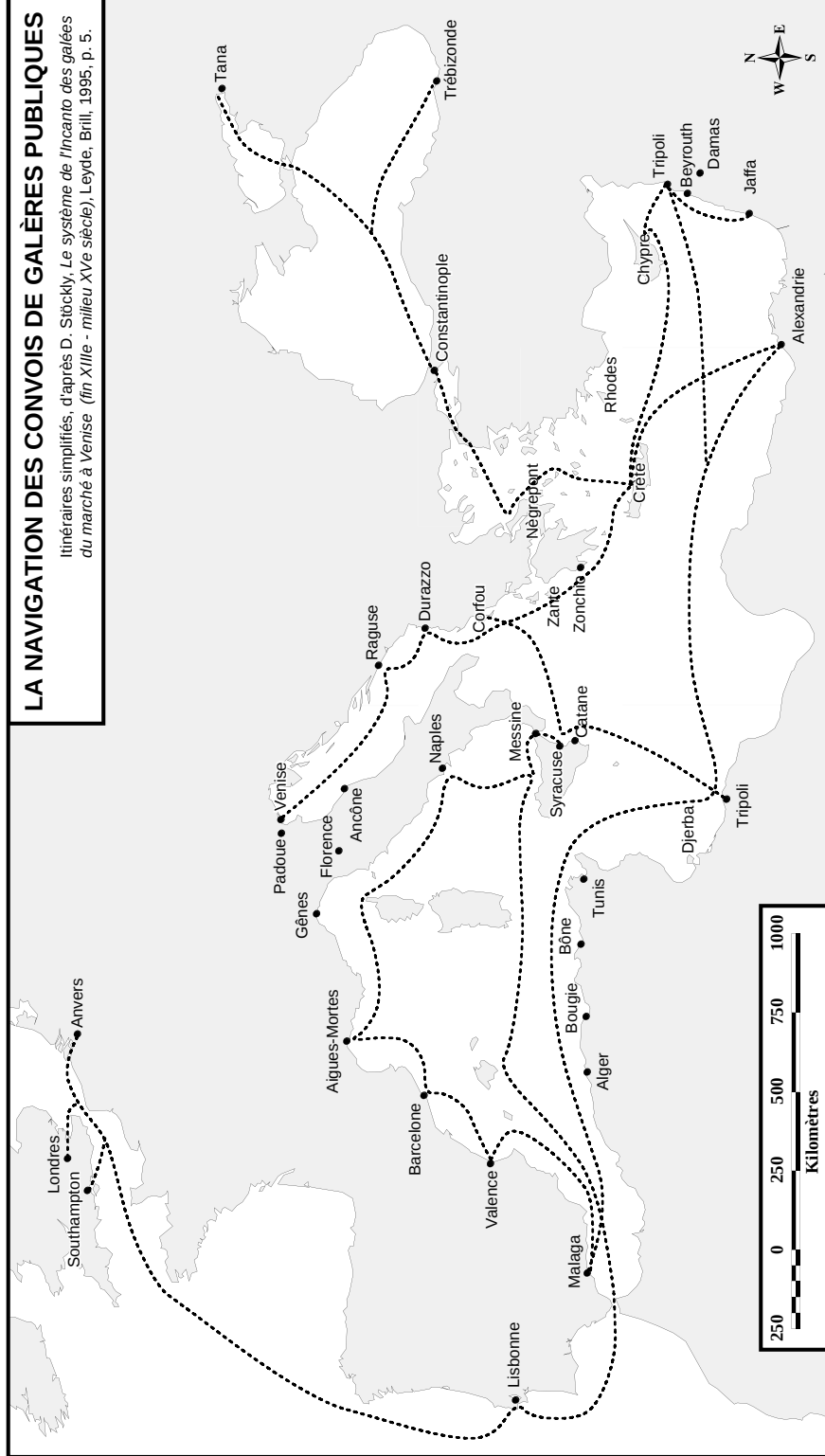
1 lire de gros = 10 ducats d'or = 35,6 grammes d'or.

1 lire de gros = 20 sous; 1 sou = 12 gros; 1 gros = 32 *piccoli a oro*.

1 tonne métrique = 1,6 *botte*.

LA NAVIGATION DES CONVOIS DE GALÈRES PUBLIQUES

Itinéraires simplifiés, d'après D. Stocky, *Le système de l'Incarato des galées du marché à Venise (fin XIIIe - milieu XVe siècle)*, Leyde, Brill, 1995, p. 5.



INTRODUCTION

En mars 1569, les membres du Sénat vénitien décidèrent de l'organisation d'un convoi de galères à destination de Beyrouth, pour le «*commodo et satisfation universale di questa città*»¹. Apparus presque trois siècles auparavant, les convois de galères publiques qui avaient symbolisé l'économie vénitienne des derniers siècles du Moyen Âge allaient pourtant cesser de naviguer à partir de cette date. Clé de voûte d'une organisation commerciale médiévale efficace, aux fonctions tant réelles que symboliques essentielles, la navigation publique disparut en effet à la veille de la bataille de Lépante, après plusieurs décennies de difficultés. La navigation commerciale vénitienne perdurait néanmoins grâce à un très large secteur privé rassemblant l'ensemble des navires possédés et exploités par des armateurs privés.

L'abandon des convois de galères publiques et les transformations de la navigation commerciale constituent des étapes majeures dans l'histoire de Venise de la fin du XV^e siècle à la fin du siècle suivant. Ils relèvent d'un ensemble de facteurs combinés – conjoncture politique et économique, transformations des structures commerciales publiques et privées, évolution des pratiques d'investissement et de gestion des navires – dont l'analyse est au cœur de ce travail. Afin de comprendre l'articulation de ces différents éléments et de mettre à jour les processus économiques dans toute leur complexité, cet ouvrage s'appliquera à resituer les convois de galères dans un système économique et socio-politique large, en considérant les évolutions économiques, politiques, institutionnelles et idéologiques elles-mêmes liées aux transformations sociales advenues à partir de la fin du XV^e siècle². Les déplacements successifs, les changements d'échelle, de perspective et d'objet permettront de montrer la complexité et les multiples aspects d'un processus historique majeur.

¹ ASV, SM, r. 39, fol. 48, 19 mars 1569.

² S. Chojnacki, «Identity and Ideology in Renaissance Venice: The Third *Serrata*», J. Martin, D. Romano (éd.), *Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, 1297–1797*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 263–294; J.S.G. rubb, «Elite Citizens», *ibid.*, p. 339–364; A. Zannini, *Burocrazia e burocrati a Venezia in età moderna: i cittadini originari (sec. XVI–XVIII)*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1993.

L'abandon de la navigation publique s'inscrivait dans un contexte économique et politique redéfini par l'émergence de puissances nouvelles concurrençant Venise sur ses marchés traditionnels³. Les convois de galères avaient jusqu'alors bénéficié de privilèges commerciaux, mais la redistribution des pouvoirs en Méditerranée et en Europe allait mettre un terme à l'hégémonie de la Sérénissime. À ces facteurs externes, se combinaient des mutations internes, propres au fonctionnement des convois, liées en particulier à la composition sociale et juridique du groupe des investisseurs et armateurs de la navigation commerciale. Jusqu'alors, les patriciens avaient bénéficié du monopole de gestion de la navigation publique. La convergence de leur autorité en matière politique et économique avait caractérisé la nature de leur action dans le champ économique, en particulier dans la gestion de la navigation commerciale. Les transformations de ce secteur et la dialectique nouvelle qui allait organiser, à la fin du XVI^e siècle, la navigation publique et la navigation privée doivent être envisagées comme le corollaire de la distinction progressive entre pouvoir politique et pouvoir économique, sphère publique et sphère privée, État et patriciat, phénomènes complexes dont nous allons tenter de montrer les enjeux tout au long du siècle.

L'histoire économique a connu, depuis plusieurs années, de profondes remises en question. Dans l'historiographie française en particulier, la critique et l'abandon du paradigme labrousien l'ont confrontée «à l'incertitude des questionnements, à la décroissance du rendement des recherches, au déplacement de la discipline historique vers l'anthropologie, la politique ou les idées»⁴. Il a alors fallu trouver de nouvelles sources d'inspiration, et certains travaux très stimulants ont offert des alternatives au modèle des Annales⁵. Les entités collectives et, dans une moindre mesure, l'histoire quantitative ont perdu les faveurs des historiens, et les recherches se sont orientées vers l'étude des acteurs, de leurs pratiques, des représentations et des discours qui incite à privilégier l'échelle micro-économique. Elles ont donné à l'action individuelle et

³ Pour un cadre général de l'économie vénitienne au XVI^e siècle, B. Arbel, «Venezia e il Mediterraneo nel Cinquecento», 1490. *En el umbral de la modernidad*, Valence, Generalitat Valenciana, Consell Valencià de Cultura, 1994, p. 15-22.

⁴ J.-Y. Grenier, B. Lepetit, «L'expérience historique. À propos de C.-E. Labrousse», *Annales ESC*, n° 6, 1989, p. 1337-1360; p. 1337.

⁵ L'influence de Karl Polanyi a été essentielle dans ces renouvellements. Voir aussi M. Granovetter, «Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness», *American Journal of Sociology*, 91, 3, 1985, p. 481-510.

collective une considération nouvelle. Pour les économies anciennes, plusieurs travaux ont également révélé des aspects inédits qui invitent à réviser la conception traditionnelle de la rationalité économique, en privilégiant des approches en termes d'accord, de convention et de confiance mutuelle⁶. Ces nouvelles recherches ont modifié la façon d'envisager l'interaction entre agents et structures, la compétence et les choix des premiers apparaissant aujourd'hui comme déterminants par rapport au poids des secondes. Les structures économiques ne sont plus envisagées comme des entités agissantes, mais comme des entités «agies» par les individus en charge de leur gestion. Ainsi, l'attention s'est déplacée vers les usages que font les acteurs des organisations économiques, vers leurs pratiques, afin de comprendre la façon dont ils mobilisent leurs différentes compétences – économiques, financières, sociales ou politiques – et comment par ce biais ils usent des différentes formes de capital à leur disposition – économique, social, culturel.

Les systèmes économiques gagnent à être envisagés non pas seulement en terme de résultat, mais en termes de modalités et de pratiques, afin de comprendre les cadres sociaux qu'ils concourent à instituer. Ainsi, certaines des propositions de l'économie des conventions paraissent particulièrement fertiles pour envisager et comprendre les systèmes économiques anciens⁷. L'une des hypothèses centrales de l'économie des conventions consiste à avancer que «l'accord entre individus, même lorsqu'il se limite au contrat d'un échange marchand, n'est pas possible sans un cadre commun, sans une convention constitutive»⁸. Ainsi, une convention peut être définie comme «un système d'attentes réciproques sur les compétences et les comportements, conçus comme allant de soi et pour aller de soi»⁹. C'est également «l'organisation sociale au travers de laquelle la communauté se dote d'une référence commune, produit une représentation collective extériorisée qui fonde les anticipations

⁶ Par exemple C. Muldrew, *The Economy of Obligation. The Culture of Credit and Social Relations in Early Modern England*, Basingstoke, Macmillan, 1998; J. Shaw, *The Justice of Venice. Authorities and Liberties in the Urban Economy, 1550–1700*, Oxford, Oxford University Press, 2006; J.-Y. Grenier, *L'économie d'Ancien Régime: un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996.

⁷ Voir le numéro spécial de la *Revue économique*, vol. 40, n° 2, *L'économie des conventions*, 1989; F. Eymard-Duvernay (dir.), *L'économie des conventions, méthodes et résultats*, 2 vol., Paris, La Découverte, 2006.

⁸ J.-P. Dupuy *et al.*, «Introduction», *Revue économique*, vol. 40, n° 2, *L'économie des conventions*, 1989, p. 141–145; p. 142.

⁹ R. Salais, «L'analyse économique des conventions du travail», *ibid.*, p. 199–240; p. 213.

individuelles»¹⁰. La convention suppose un compromis, un cadre dans lequel les acteurs savent pouvoir puiser des références communes. L'économie vénitienne était ainsi sous-tendue par une convention entre les différents acteurs, publics et privés, impliqués dans les activités économiques dont nous voudrions ici mettre à jour les caractéristiques.

Les voies que nous avons choisi de suivre visent à ne pas «essentialiser» l'analyse économique, en évitant de considérer l'objet économique comme un objet en soi, pensable et pensé de façon autonome. Dans le contexte vénitien de la fin du Moyen Âge, il serait illusoire d'isoler des pratiques économiques d'un ensemble plus vaste de pratiques politiques et sociales : gestion des institutions publiques, exercice de l'autorité, construction d'alliances matrimoniales et de réseaux par exemple. Les acteurs économiques ne distinguaient pas nécessairement des actions relevant de la sphère du politique, d'un usage social des relations et des alliances ou de leur implication dans le champ économique. Seul un raisonnement global, envisageant les différentes compétences mises en jeu au moment de l'action économique – l'investissement, la location d'une galère, l'achat ou la vente d'une marchandise – nous permettra de comprendre et d'expliquer ce que jouaient les acteurs dans des situations données. La prise en considération de pratiques nombreuses, dans des contextes variés, vise à l'établissement d'un cadre conceptuel général établissant comment ces différentes pratiques fondaient et entraînaient la transformation de la nature de l'économie, et ici plus spécifiquement celle de la navigation commerciale aux XV^e et XVI^e siècles. Cette «socio-histoire» de l'économie vise donc à dépasser l'étude des simples structures pour redonner leur place et leurs compétences aux acteurs.

À Venise, la gestion des galères marchandes apparaissait comme une action réfléchie, qui répondait certes à des objectifs de rentabilité et à une stratégie économique spécifique, mais était également motivée par des préoccupations idéologiques, impliquant en particulier la fonction publique inhérente à la noblesse et la question de l'honneur. Le commerce maritime international garantissait prestige et honorabilité. La gestion de la navigation publique obéissait ainsi à des motivations politiques et symboliques significatives. Elle supposait une façon spécifique d'envisager les affaires, qui s'insérait dans l'édifice idéologique élaboré par les patriciens et qui relevait d'une mise en relation précise

¹⁰ A. Orléan, «Pour une approche cognitive des conventions économiques», *ibid.*, p. 241–272 ; p. 265.

des sphères publique et privée. Elle s'inscrivait enfin dans un ensemble plus vaste de pratiques et d'usages, obéissant à des codes sociaux et à une raison politique. Ainsi, la recherche de profit ne suffisait pas à expliquer l'instauration et la persistance de la navigation publique. Grâce à la gestion des galères marchandes, les patriciens vénitiens exprimaient aussi des choix politiques essentiels : satisfaction d'exigences publiques en matière fiscale et financière, participation au réseau diplomatique et à la politique internationale de la Sérénissime, garantie d'emplois à une vaste population d'artisans et de marins. Ces exigences – d'ordre public – étaient indissociables du raisonnement économique – d'ordre privé –, et c'est la combinaison de ces exigences, raisonnements, choix et perceptions que nous souhaitons mettre à jour.

Par ailleurs, l'histoire des pratiques permet également d'éviter les modèles parfois trop rigides de l'alternance entre croissance et crise, progrès et déclin, apogée et décadence¹¹. Ces catégories méritent d'être nuancées, en particulier lorsque s'y ajoute une connotation morale¹². Pour les économies anciennes, la crise ou le déclin sont avant tout des catégories de l'historien, catégories «anachroniques» qui visent à expliquer des phénomènes passés et révolus, dont les acteurs de l'époque ne pouvaient avoir, au moment de leur action, une conscience précise. Le déclin est un processus fini, la conclusion d'un phénomène qui s'inscrit dans la durée, et sa qualification en terme de «déclin» nécessite une certaine distance chronologique avec le processus révolu. Si les acteurs pouvaient percevoir, et parfois mesurer, les diminutions, réductions ou autres baisses, ils ne pouvaient naturellement en faire une analyse sur le long terme. Par ailleurs, dans la rhétorique politique vénitienne, déclarer une activité en crise ou regretter sa splendeur passée comptait parmi

¹¹ Le débat a été largement influencé par les travaux de Fernand Braudel. Plus récemment, voir L. Molà, F. Franceschi, «L'economia del Rinascimento: dalle teorie della crisi alla 'preistoria del consumismo'», *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, vol. 1, M. Fantoni (éd.), *Storia e storiografia*, Trévise, Fondazione Cassamarca, 2005, p. 185–200; P. Lanaro, «At the Centre of the Old World. Reinterpreting Venetian Economic History», P. Lanaro (éd.), *At the Centre of the Old World. Trade and Manufacturing in Venice and the Venetian Mainland, 1400–1800*, Toronto, Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006, p. 19–69; R. T. Rapp, *Industry and Economic Decline in Seventeenth Century Venice*, Cambridge, Londres, Harvard University Press, 1974. Au-delà des simples enjeux économiques, voir J. S. Grubb, «When Myths Lose Power: Four Decades of Venetian Historiography», *The Journal of Modern History*, LVIII, n° 1, 1986, p. 43–94.

¹² Ainsi en est-il du concept de «décadence», qu'elle soit économique, politique ou morale. C'est l'un des truismes qui continue à séduire le public, en particulier lorsqu'il s'agit de Venise, mais qui fort heureusement ne constitue plus une catégorie d'analyse pour la plupart des historiens.

les figures politiques les plus classiques et les plus utilisées. Ainsi, le concept de « crise », certes utile pour expliquer les grandes tendances de l'économie médiévale et d'Ancien Régime, pose problème sur le temps court. Dans l'immédiateté de l'expérience, les acteurs économiques et politiques avaient-ils réellement les outils pratiques et théoriques pour produire ce type d'analyse ? Évidemment, de tels concepts sont parfaitement légitimes lorsqu'ils sont utilisés par les historiens, mais nous ne devons pas perdre de vue qu'il s'agit avant tout d'outils analytiques, substituables par d'autres, d'un intérêt scientifique et méthodologique équivalent. En somme, l'analyse en termes de crise et de croissance ne peut suffire à comprendre l'économie vénitienne à la fin du Moyen Âge et au début de l'époque moderne.

L'histoire de Venise a longtemps été celle de son économie. Au moment même où l'histoire économique tend à perdre de sa visibilité dans de nombreuses institutions universitaires et où beaucoup déplorent son abandon, l'histoire de l'économie vénitienne continue de susciter l'intérêt de nombreux historiens. Si la navigation et le commerce ont concentré pendant longtemps l'attention des chercheurs, ce sont plus récemment les secteurs manufacturiers et industriels, les guildes et les arts, les structures du travail et l'économie rurale qui ont renouvelé le champ d'étude des dernières décennies.

Au siècle dernier, les travaux de Frederic C. Lane et de Gino Luzzatto ont balisé l'histoire vénitienne, et en particulier celle de son économie¹³. Fernand Braudel a motivé l'intérêt de nombreux historiens qui, dans le sillage des *Annales*, ont poursuivi les enquêtes sur les dispositifs commerciaux, mécanismes d'échange, financements et investissements¹⁴. Ces orientations n'ont pas empêché les travaux consacrés à des figures de marchands, même si ces portraits tiennent plus de l'illustration et de l'étude de cas que d'une réelle analyse en termes de pratique et d'action individuelles et collectives¹⁵.

¹³ F. C. Lane, *Venice and History...*, *op. cit.* ; G. Luzzatto, *Storia economica di Venezia dal XI al XVI secolo*, Venise, Centro internazionale delle Arti e del Costume, 1961 ; G. Luzzatto, *Studi di storia economica veneziana*, Padoue, CEDAM, 1954.

¹⁴ Dans F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2 vol., Paris, A. Colin, 2^e éd., 1966 comme dans *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècles)*, 3 vol., Paris, A. Colin, 1979, les références à Venise sont fréquentes. Voir également F. Braudel, « La vita economica di Venezia nel secolo XVI », *La civiltà veneziana del Rinascimento*, Florence, Sansoni, 1958, p. 81-102. Citons ainsi les travaux d'Alberto Tenenti, d'Ugo Tucci et de Jean-Claude Hocquet.

¹⁵ F. C. Lane, *Andrea Barbarigo Merchant of Venice (1418-1449)*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1944 ; F. Braudel, A. Tenenti, « Michiel da Lezze, marchand

Plus spécifiquement, la navigation commerciale publique a été l'objet des travaux pionniers de Frederic C. Lane, dès les années 1930¹⁶, qui ont ouvert la voie à de nombreuses recherches consacrées à l'origine du système¹⁷, ses principes de fonctionnement¹⁸, ses évolutions durant la période médiévale¹⁹, et certaines des causes de son abandon²⁰. Enfin, Doris Stöckly a publié en 1995 dans cette même collection une monographie consacrée au système de l'*incanto* et à la navigation publique qui a parfaitement établi les cadres juridiques et économiques

vénitien (1497–1514)», *Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte: Festschrift zum 65. Geburtstag von Friedrich Lütge*, Stuttgart, Gustav Fischer, 1966, p. 38–73; G. Luzzatto, «L'attività commerciale di un patrizio veneziano del Quattrocento», *Studi di Storia economica veneziana*, Padoue, CEDAM, 1954, p. 167–193. Plus récemment, voir E. Vallet, *Marchands vénitiens en Syrie à la fin du XV^e siècle: pour l'honneur et le profit*, Paris, ADHE, 1999.

¹⁶ F. C. Lane, «Venetian Shipping During the Commercial Revolution», *American Historical Review*, vol. XXXVIII, 1933, p. 219–239, repris dans *Venice and History: The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 3–24; F. C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1934, trad. fr. *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, SEVPEN, 1965. Au sujet des travaux de F. C. Lane, voir M. M. Bullard, S. R. Epstein, B. Kohl, S. M. Stuard, «Where history and theory interact: Frederic C. Lane on the emergence of capitalism», *Speculum*, 79, 2004, p. 88–119.

¹⁷ F. C. Lane, «Venetian Merchant Galleys, 1300–1334: Private and Communal Operation», *Speculum*, XXXVIII, 1963, p. 179–203.

¹⁸ F. C. Lane, «Fleets and Fairs: The Functions of the Venetian Muda», *Studi in onore di Armando Sapori*, vol. 1, Milan, Istituto editoriale cisalpino, 1957, p. 661–663; A. Tenenti, C. Vivanti, «Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes (XV^e–XVI^e siècles)», *Annales ESC*, n° 1, 1961, p. 83–86; U. Tucci, «Costi e ricavi di una galera veneziana», *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, Il Mulino, 1981, p. 161–230; D. Stöckly, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin du XIII^e–milieu du XV^e siècle)*, Leyde, Brill, 1995. Voir également la synthèse de B. Doumerc, «Le galere da mercato», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, A. Tenenti, U. Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 357–395.

¹⁹ F. C. Lane, «La marine marchande et le trafic maritime de Venise à travers les siècles», *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, CNRS, 1962, p. 7–32; B. Doumerc, D. Stöckly, «L'évolution du capitalisme marchand à Venise: le financement des *galere da mercato* à la fin du XV^e siècle», *Annales HSS*, n° 1, 1995, p. 133–157.

²⁰ G. Luzzatto, «La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nella tradizione e nella realtà», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. LIV–LV, 1954, p. 162–181. Plus récemment, voir B. Doumerc, «La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle: le problème du retard des *mude*», *Annales ESC*, n° 3, 1985, p. 605–623; B. Doumerc, D. Stöckly, «L'évolution du capitalisme marchand à Venise: le financement des *galere da mercato* à la fin du XV^e siècle», *Annales HSS*, n° 1, 1995, p. 133–157; B. Doumerc, C. Judde de Larivière, «Le rôle du patriciat dans la gestion des galères marchandes à Venise au début du seizième siècle», *Studi Veneziani*, n.s., XXXVI, 1998, p. 57–84; C. Judde de Larivière, «L'abandon de la navigation de ligne: les enjeux d'un processus économique (Venise, fin XV^e siècle–début XVI^e siècle)», *Studi Veneziani*, n.s., XLVII, 2004, p. 121–131.

de l'organisation et étudié, sur le temps long, les premiers siècles de l'organisation²¹. Le présent ouvrage couvre chronologiquement la période suivante et cherchera donc à compléter les connaissances sur la navigation commerciale, en insistant néanmoins davantage sur les acteurs et leurs pratiques de gestion, et en considérant la navigation dans son ensemble, sans négliger les évolutions parallèles de la navigation privée²².

Bien que Frederic C. Lane ait très tôt proposé une analyse satisfaisante, même si elle est restée partielle, de l'abandon de la navigation publique, montrant qu'il ne signifiait en aucun cas un déclin général de l'activité commerciale vénitienne, le déclin du commerce vénitien au XVI^e siècle fait partie des *topoi* de l'histoire de la lagune, pourtant régulièrement critiqué et remis en question par les spécialistes. Le *Cinquecento* marquerait un seuil, prologue d'une décadence programmée qui vit les fastes de la prospérité médiévale s'éteindre lentement dans un crépuscule lui aussi largement mythifié. De nombreux travaux consacrés à l'économie vénitienne ont montré la complexité des phénomènes économiques du début de l'époque moderne et les alternatives possibles à ce type d'analyse²³. C'est à la lumière de ces travaux récents que nous pouvons rouvrir le dossier de l'abandon de la navigation publique, ses causes, ses modalités et ses conséquences, même si, il convient d'insister, ce n'est pas en termes de volumes des affaires, de quantités de marchandises ou de courbes des prix que nous entendons étudier le système. Nous avons au contraire fait le choix déterminant de nous intéresser aux pratiques de gestion, aux modalités et aux usages de la navigation commerciale aux XV^e et XVI^e siècles. Ceci n'est pas une

²¹ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*

²² Au sujet de la navigation privée, citons l'un des premiers articles de G. Luzzatto, «Navigazione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medio Evo», *Popoli*, a. I, sous le pseudonyme de G. Padovan, Milan, 1941, p. 389–391. Voir également J.-C. Hocquet, «L'armamento privato», *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 397–434.

²³ On pense par exemple aux travaux de B. Arbel, *Trading Nations. Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean*, Leyde, Brill, 1995; R. Mackenney, *Tradesmen and traders. The World of the Guilds in Venice and Europe, c. 1250–c. 1650*, Londres, Croom Helm, 1987; L. Molà, *The Silk Industry of Renaissance Venice*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000; R. C. Mueller, *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*, vol. 2, *The Venetian Money Market: Banks, Panics and the Public Debt, 1200–1500*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 1997; J. Shaw, *The Justice...*, *op. cit.*

étude du commerce maritime, mais bien des formes et des modalités de la navigation commerciale.

Les analyses en termes macro-économiques ne seront pas pour autant négligées, et de nombreux développements s'appliqueront à révéler des évolutions à cette échelle. Il ne s'agira pas non plus de minimiser les facteurs exogènes et les effets de la conjoncture politique et économique sur l'économie maritime vénitienne. On connaît l'importance d'éléments tels que le coût de la construction navale, le manque de matières premières, les frais élevés représentés par la protection des navires ou encore les concurrences étrangères. La mise en lumière de facteurs d'explication différents ne vise donc en aucun cas à nier l'importance de tels phénomènes, mais à les compléter et à les enrichir d'une étude des acteurs et de leurs pratiques. Ainsi, l'évolution des infrastructures et de leur fonctionnement, qui est un élément nécessaire de compréhension des transformations économiques dans leur globalité, sera aussi envisagée comme le résultat de l'action des agents économiques et des gouvernants. La nature de cette action, ses formes d'expression, sa portée réelle et symbolique nous intéressent au premier plan.

La question des pratiques pose logiquement celle des acteurs et du groupe d'étude privilégié. Les acteurs économiques considérés ici seront, dans leur très large majorité, issus du patriciat²⁴. Ce dernier répondait à une définition juridique précise, élaborée au moment de la *Serrata* de 1297 et clarifiée au cours des siècles. Il s'agissait d'une entité socialement et idéologiquement construite, qui rassemblait les principaux agents de la vie économique et politique. Ces derniers constituaient donc l'objet idéal pour mener une étude empirique de l'articulation entre agents et structures. Par ailleurs, les caractéristiques politiques du groupe déterminaient une dialectique tout à fait intéressante entre l'autorité souveraine et les patriciens qui en étaient les dépositaires, en raison de la fusion, voire de la confusion, entre les deux instances. À la fin du Moyen Âge, l'État vénitien ne se définissait pas comme une institution autonome et distincte des patriciens qui en avaient la charge. Ceux-ci incarnaient l'autorité, en même temps que l'intérêt général défendu et garanti par l'État. Ils détenaient le monopole de l'autorité publique, et la gestion du pouvoir était l'une de leurs missions

²⁴ Précisons d'emblée que nous considérerons, tout au long de ce travail, les termes de patricien et de noble comme synonymes. La définition du patriciat, en tant que groupe nobiliaire, fait certes débat, mais à l'époque, pour les Vénitiens eux-mêmes, « noble » et « patricien » étaient deux termes équivalents, du moins dans leur usage quotidien.

et fonctions principales. Il serait donc vain, au moins pour les derniers siècles du Moyen Âge, de chercher à donner une définition «externe» de l'État. Dès lors, qualifier de «publiques» ou «privées» les actions des patriciens vénitiens demeure un exercice complexe, qui mérite un effort de définition. Ce sera là l'un des objectifs de cet ouvrage, puisque la politique vénitienne en matière économique consistait aussi en une réflexion constante sur la nature et la répartition des intérêts privés et du bien commun.

Notre objectif ayant été, dès le départ, d'identifier et d'étudier les acteurs de la navigation commerciale, publique et privée, il nous a fallu recourir à la méthode prosopographique. Dès lors, le choix des sources s'est révélé essentiel dans la définition même du sujet. Les listes détaillées des sociétés de gestion des galères publiques enregistrées par l'Avogaria di Comun ont permis l'établissement d'un premier corpus. Pour la seconde moitié du XV^e siècle, elles ont été conservées à partir de 1495 et c'est en partie ce qui explique le choix de débiter cette recherche à la fin du siècle. Le dernier convoi de galères publiques fut organisé en 1569 et le début des années 1570 marque le terme de nos recherches. De nombreuses autres sources sont alors venues compléter ces listes d'investisseurs. Les délibérations et décrets du Sénat, du Collegio, du Grand Conseil et du Conseil des Dix ont permis de reconstruire le cadre législatif de la navigation commerciale, alors que les archives des nombreuses magistratures et cours de justice vénitiennes, Avogaria di Comun, *savi alle decime*, *giudici di Petizion*, *provveditori di comun*, ont permis d'étudier l'administration, les pratiques et les usages des institutions et des acteurs en charge de la navigation. Les correspondances privées et les testaments ont livré de précieux témoignages sur les discours que les acteurs économiques produisaient sur leurs propres pratiques. Enfin, les chroniqueurs et la littérature politique ont également été des sources essentielles de notre compréhension des représentations et interprétations que faisaient les contemporains des phénomènes qu'ils observaient à l'époque.

Il ne faudrait pas réifier outre mesure le sens de l'abandon de la navigation publique, et en faire le symptôme du rejet d'une organisation économique aux formes «médiévales», dans le cadre d'une mutation vers la «modernité». Au-delà de l'évidente simplification, un tel modèle soulève la question essentielle de la périodisation et de la transition. Évitions donc de donner trop d'importance aux coupures chronologiques, vœu pieux s'il en est lorsque l'on considère le poids

institutionnel de ces découpages²⁵. Il conviendra plutôt d'adopter une démarche progressive, en observant les événements et les processus économiques, et en évitant toute perspective téléologique. La méthode «génétique» – considérer les phénomènes historiques dans leur genèse, en suivant leur évolution du XV^e au XVI^e siècle – sera ici essentielle à la compréhension des phénomènes économiques qui nous intéressent : nous ne rechercherons pas les prémisses de formes à venir ou les origines de l'économie de l'âge moderne, mais nous analyserons les structures et les pratiques commerciales en adoptant le point de vue des acteurs de l'époque.

En outre, là où l'historiographie française voit la charnière symbolique entre le Moyen Âge et l'époque moderne, la fin du XV^e siècle et le début du XVI^e siècle, les historiens italiens et anglophones y distinguent plutôt le passage entre une *early* Renaissance et une *high* Renaissance²⁶. Sans entrer dans le débat sur la qualification terminologique de la période, la véritable question demeure celle de la compréhension de phénomènes complexes et de nature variée, combinant des enjeux politiques et économiques, locaux et internationaux, idéologiques et sociaux, phénomènes qui se caractérisent par leur souplesse et leur flexibilité. Les réalités que nous allons chercher à mettre à jour dans cet ouvrage sont mouvantes et à trop vouloir les qualifier de médiévales ou de modernes, d'économiques ou de politiques, de conjoncturelles ou de structurelles, on risquerait de rigidifier des catégories et des objets souples qui, à l'image des îlots meubles et fragiles sur lesquels Venise avait été construite, caractérisent l'histoire fluctuante et mouvante de la société vénitienne.

Il s'agira dans un premier temps d'établir les cadres juridiques, techniques et économiques de la navigation commerciale vénitienne à la fin du XV^e siècle, en insistant sur la répartition entre un secteur

²⁵ La question de la périodisation est souvent présentée par les historiens comme un faux débat, et beaucoup dénoncent l'artificialité des découpages chronologiques, qui fondent pourtant et organisent de façon très rigide l'institution universitaire et la recherche en histoire, en particulier en France.

²⁶ A. Tenenti, U. Tucci, «Introduzione», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. IV, *Il Rinascimento. Politica e cultura*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996. Pour une comparaison stimulante, voir les propositions de C. Dyer concernant la fin du Moyen Âge en Angleterre : C. Dyer, *An Age of Transition? Economy and Society in England in the Later Middle Ages*, Oxford, Clarendon Press, 2005, en particulier l'introduction.

public et un secteur privé, et en révélant les termes de la convention liant les acteurs économiques et les gouvernants dans le cadre de ces deux organisations. Partant du constat de l'abandon progressif et définitif de la navigation publique entre 1495 et 1569, nous reviendrons ensuite sur les conditions politiques et économiques de l'époque et sur leurs conséquences. La démarche prosopographique permettra dans un troisième temps d'établir l'identité des acteurs de la navigation publique. Nous étudierons alors leurs stratégies d'investissement, leur rôle dans l'évolution de la configuration des sociétés de gestion, mais également les modalités de leur implication politique et la diversité de leurs activités économiques. Le chapitre suivant se concentrera sur les pratiques de gestion des acteurs de la navigation publique afin d'étudier l'évolution de l'accord fondant cette organisation et celle de l'équilibre entre les enjeux publics et privés de la navigation commerciale. Enfin, notre intérêt se déplacera vers la navigation privée et les transformations parallèles de cet autre grand secteur de la navigation commerciale vénitienne.

À l'inverse d'une succession d'analyses disjointes, cet ouvrage mettra en perspective des éléments articulés et reliés, et cherchera donc à montrer comment de la perspective macro-historique à l'approche micro-historique, de l'interprétation en termes conjoncturels et structurels à l'analyse des pratiques et des acteurs, on peut donner d'un même phénomène plusieurs explications qui se complètent et s'enrichissent, et révèlent s'il en était besoin, la complexité, la densité, et les multiples facettes des événements historiques qui nous sont donnés à analyser²⁷.

²⁷ Le présent ouvrage est l'édition très largement remaniée et augmentée d'une thèse de doctorat soutenue en 2002 à l'Université de Toulouse, intitulée *Entre Bien public et intérêts privés. Les pratiques économiques des patriciens vénitiens à la fin du Moyen Âge* (jury composé de Philippe Braunstein, Élisabeth Crouzet-Pavan, Bernard Doumerc (dir.), Alain Ducellier, Reinhold C. Mueller). Je tiens à remercier Benjamin Arbel pour ses conseils stimulants et pour avoir favorisé la présente édition.

CHAPITRE 1

NAVIGATION PUBLIQUE, NAVIGATION PRIVÉE : LES CONVENTIONS DE L'ÉCONOMIE MARITIME

À la fin du XV^e siècle, l'organisation de la navigation commerciale vénitienne reposait sur des infrastructures héritées des siècles passés. Des caractéristiques techniques, juridiques ou administratives distinguaient ainsi le système des convois de galères publiques de la navigation des nefs privées. Les acteurs, armateurs et marchands, entretenaient des relations spécifiques avec l'État, qui différaient d'une organisation à l'autre. La navigation publique comme la navigation privée reposaient chacune sur une convention spécifique, un accord élaboré au fil des ans entre les acteurs, publics et privés, l'État et les particuliers. La compréhension des termes fondant ces accords est un préalable nécessaire à l'analyse de l'évolution des deux systèmes au cours du XVI^e siècle.

1. *Un héritage médiéval: galères publiques et navires privés*

La genèse de la navigation commerciale

Les infrastructures économiques et commerciales vénitiennes connurent de nombreuses transformations et évolutions de la fin du XII^e à la fin du XVI^e siècle¹. Chacune avait son histoire propre et était le résultat d'élaborations successives, de modifications apportées par les gouvernants et les entrepreneurs privés dans le but de garantir bénéfices et profits. Elles répondaient à des exigences économiques et politiques et s'inscrivaient dans un cadre idéologique propre à une période donnée. Fruits d'ajustements successifs, les infrastructures économiques étaient également conditionnées par les pratiques mêmes des acteurs. Celles-ci

¹ Pour un cadre général G. Luzzatto, *Storia...*, *op. cit.* ; F. C. Lane, *Venice: a Maritime Republic*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1973 ; G. Rösch, «Lo sviluppo mercantile», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. II, *L'età del Comune*, G. Cracco, G. Ortalli (éd.), Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1995, p. 131–154.

s'inscrivaient dans une tradition, et avaient hérité d'usages plus anciens qui déterminaient à leur tour les évolutions les plus récentes.

À la fin du XV^e siècle, la navigation commerciale se divisait encore entre l'organisation publique des convois de galères et le secteur privé². Instituée plusieurs siècles auparavant, sans doute à partir de la fin du XIII^e siècle, cette répartition était le résultat d'une tradition ancienne³. L'émergence d'une organisation publique avait été favorisée par l'intervention déterminée des patriciens, gouvernants et agents économiques. Au XIII^e siècle, les marchands vénitiens occupaient une place influente sur le marché des épices, de la soie et de la laine, mais également des produits de consommation courante et des matières premières, et Venise était devenue la plaque tournante de marchandises de plus en plus nombreuses, dont la valeur augmentait logiquement. Opérateurs commerciaux de renom, les Vénitiens jouissaient déjà d'une solide réputation, due tout autant à la qualité et au volume de l'offre de transport qu'à la fiabilité de leur réseau commercial. L'État vénitien, à l'époque incarné par le Conseil des Pregadi, plus tard renommé Sénat, apportait son soutien aux marchands et armateurs, qui pouvaient se fier aux institutions publiques, promotrices d'une législation efficace garantissant la qualité des services proposés⁴.

La fondation de l'Arsenal, au début du XII^e siècle, fut également déterminante dans l'élaboration de structures commerciales publiques, même s'il faut évidemment se garder de lire l'événement à la lumière du succès futur de l'institution⁵. Le chantier naval public assurait la

² Nous avons fait le choix d'utiliser le terme de «galère» dans son sens général, sans distinguer les termes de «galée» et de «galère», suivant ainsi les usages vénitiens du XVI^e siècle.

³ Selon D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 10, note 13, la première galée marchande sous la responsabilité de l'État navigue en 1294, même si «l'historiographie actuelle n'admet des voyages de galées d'État qu'à partir des années 1330 (date à laquelle les renseignements dans les *Senato Misti* existent dans leur forme complète)»; pour les premiers convois, voir G. Luzzatto, *Storia...*, *op. cit.*, *passim*; J. Sottas, *Les messageries maritimes de Venise aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1938.

⁴ G. Zordan, «Le leggi del mare», *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 621–662.

⁵ Parmi une bibliographie extrêmement riche, on pourra se référer en particulier à F. C. Lane, *Venetian Ships...*, *op. cit.*; E. Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia. Tecniche e istituzioni dal medioevo all'età moderna*, Milan, Electa, 1984; M. Aymard, «L'Arsenale e le conoscenze tecnico-marinaresche. Le arti», *Storia della cultura veneta*, vol. III/2, *Dal primo Quattrocento al Concilio di Trento*, Vicence, Neri Pozza, 1980, p. 289–315; G. Caniato, «L'Arsenale: maestranze e organizzazione del lavoro», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Rossi Serenissima*, t. V, A. Tenenti, U. Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della

construction et l'entretien des vaisseaux de la flotte vénitienne. Le fonctionnement de l'infrastructure industrielle impliquait des investissements majeurs de la part de l'État. Ainsi, l'existence même de l'Arsenal posait en termes clairs la question de la politique publique d'une cité maritime qui abritait, en outre, de très nombreux chantiers navals privés.

L'organisation d'expéditions commerciales rassemblant des galères publiques permettait d'amortir certains coûts de fabrication et d'entretien. En temps de paix, l'immobilisation des vaisseaux était ainsi évitée. Au début du XIV^e siècle, il fut décidé que les plus grosses galères seraient prioritairement destinées au commerce et ne participeraient plus aux opérations militaires qu'en cas d'extrême nécessité. Les convois de galères marchandes, ou *mude*, gérés par les patriciens en collaboration avec l'État, apparaissaient à Venise⁶. D'autres grandes puissances méditerranéennes, telles que Gênes et Florence, créèrent elles aussi des convois de navires marchands, le système se révélant particulièrement adapté au commerce méditerranéen⁷. À Venise, l'organisation juridique

enciclopedia italiana, 1996, p. 641–677; E. Concina, «La casa dell'Arsenale», *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 147–210; R. Romano, «Aspetti economici degli armamenti navali veneziani nel secolo XVI», *Rivista Storica Italiana*, vol. LXVI, fasc. 1, 1954, p. 39–67; F. Rossi, «L'Arsenale: i quadri direttivi», *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 593–639. Pour une approche sociale de la question, voir R. C. Davis, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1991.

⁶ Au sujet du terme de *muda*, voir F. C. Lane, «Fleets...», art. cité, p. 128–129. À propos du système de la navigation publique et des galères marchandes, la bibliographie est très importante. Voir en particulier: D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*; J. Sottas, *Les messageries...*, *op. cit.*; B. Doumerc, «Gli armamenti marittimi», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. III, G. Arnaldi, G. Cracco, A. Tenenti (éd.), *La formazione dello stato patrizio*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1997, p. 617–640; B. Doumerc, «Il dominio del mare», *Storia di Venezia...*, t. IV, *op. cit.*, p. 113–180; B. Doumerc, «Le galere...», art. cité; R. Cessi, «L'«Officium de navigantibus» e i sistemi della politica commerciale veneziana nel sec. XIV», *Politica ed economia di Venezia nel Trecento*, Rome, Edizioni di Storia e letteratura, 1952, p. 23–61; F. C. Lane, «Fleets...», art. cité; F. C. Lane, «Venetian Merchant...», art. cité; G. Mandich, «Forme associative e misure anticoncorrenziali nel commercio marittimo veneziano del secolo XV», *Rivista della Società*, IV, 1961, p. 471–508; R. Romano, «La marine marchande vénitienne au XVI^e siècle», M. Mollat (éd.), *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 36–68; A. Sacerdoti, «Note sulle galere da mercato veneziane nel XV secolo», *Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano*, IV, 1962, p. 80–105; A. Scialoja, «Le galee grosse della Repubblica Veneta. Un precedente medioevale dei “pools” marittimi», *Saggi di storia del diritto marittimo*, Rome, Soc. ed. del Foro italiano, 1946, p. 249–307; A. Tenenti, C. Vivanti, «Le film...», art. cité; U. Tucci, «Costi...», art. cité.

⁷ En ce qui concerne Gênes, voir M. Balard, «Les forces navales génoises en Méditerranée aux XV^e et XVI^e siècles», *Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Âge. Mélanges en l'honneur de Ph. Contamine*, Paris, Presses de l'Université de Paris Sorbonne, 2000, p. 63–69; E. H. Byrne, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge Mass.,

et administrative des convois de galères fut dès l'origine intégrée dans un cadre institutionnel strict, dont on possède les principaux textes législatifs à partir du début du XIV^e siècle⁸. L'État imposait progressivement des normes règlementant les voyages de galères. Les convois rendaient plus facile et plus stricte la surveillance d'une partie de ces trafics, assurant ainsi aux marchands des conditions de sécurité accrues⁹. En parallèle de cette organisation publique qui voyait ses infrastructures se renforcer au cours du Moyen Âge, le secteur privé continuait d'assurer la majorité des trafics entre Venise, le bassin méditerranéen et la côte atlantique.

Un ensemble de processus conjoncturels et structurels, économiques et politiques modifia la configuration de cette organisation publique et, en parallèle, du secteur privé. Ces structures évoluaient au gré des besoins et des exigences des gouvernants et des marchands, chaque nouvelle génération apportant les modifications rendues nécessaires par les transformations successives des conditions du commerce. À la fin du XV^e siècle, les Vénitiens disposaient ainsi de structures commerciales et maritimes efficaces : chaque année, l'activité se partageait entre quelques convois de galères marchandes, de propriété publique, et de très nombreux voyages de nefs privées. Cette répartition entre un secteur «public» de convois de galères et un secteur «privé» de nefs et de coques fondait la navigation commerciale vénitienne, et les deux

The mediaeval Academy of America, 1930; J. Heers, *Gènes au XV^e siècle. Civilisation méditerranéenne, grand capitalisme et capitalisme populaire*, Paris, Flammarion, 1971, p. 201 et suiv.; T. A. Kirk, *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2005, en particulier, p. 51 et suiv. Pour le cas florentin, M. E. Mallett, *The Florentine Galleys in the XVth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1967 (p. 22 et suiv. : l'organisation des convois de galères date des années 1421-1422 et se fait sur le modèle vénitien). Au sujet des galères catalanes, A. Garcia i Sanz, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelone, Fundació Noguera, 1994.

⁸ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 70 et suiv.

⁹ Au sujet des évolutions de la navigation publique au cours des années, voir également E. Ashtor, «L'apogée du commerce vénitien», H. G. Beck, M. Manoussacas, A. Pertusi (éd.), *Venezia centro di mediazione fra Oriente e Occidente (sec. XV-XVI). Aspetti e problemi*, vol. 1, Florence, Leo S. Olschki, 1977, p. 307-326; B. Doumerc, «La crise...», art. cité; B. Doumerc, C. Judde de Larivière, «Le rôle...», art. cité; B. Doumerc, D. Stöckly, «L'évolution...», art. cité; C. Judde de Larivière, «L'abandon...», art. cité; S. P. Karpov, *La navigazione veneziana nel Mar nero, XIII-XV sec.*, Ravenna, Ed. del Girasole, 2000; F. Thiriet, «Quelques observations sur le trafic des galères vénitiennes d'après le chiffre des *Incanti* (XIV^e-XV^e siècles)», *Studi in onore di A. Fanfani*, vol. 2, Milan, A. Giuffrè, 1962, p. 495-522; U. Tucci, «Liaisons commerciales et mouvements de navires entre la Méditerranée orientale et occidentale (XV^e-XIX^e siècles)», *Économies méditerranéennes : équilibres et intercommunications (XIII^e-XIX^e siècles)*, Athènes, Centre de recherches néo-helléniques, 1985, p. 3-17.

organisations coexistaient et collaboraient parfaitement¹⁰. Nous ne ferons que revenir très brièvement sur ce qui caractérisait ces deux systèmes, de nombreux travaux ayant déjà bien établi les principes les régissant. Il s'agira surtout d'insister sur leurs relations et leur complémentarité, mais également sur ce qui faisait de chacun d'entre eux, une organisation publique pour le premier et privée pour le second.

La navigation publique: principes et fonctionnement

L'État se chargeait d'une part des trafics commerciaux en organisant régulièrement des convois de galères publiques, les *galere da mercato*. Ces convois suivaient des lignes de navigation établies par l'usage et stabilisées juridiquement¹¹. Construites dans le chantier public de l'Arsenal, et de propriété communale, les galères étaient louées à des entrepreneurs privés. Elles étaient adjugées lors d'une séance d'enchères appelée *incanto*, à laquelle n'étaient autorisés à participer que les patriciens vénitiens, qui s'étaient arrogés le monopole de la gestion des convois et par conséquent du transport des marchandises les plus précieuses. En effet, la faible capacité des galères supposait des taux de fret élevés que seuls des produits coûteux (épices, produits chimiques destinés à la teinturerie et à l'artisanat, soie, laine, tissus de luxe, or et autres produits rares) étaient en mesure d'assumer¹². Les galères naviguaient en convoi

¹⁰ C. Judde de Larivière, «Entre gestion privée et contrôle public: les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge», *Histoire urbaine*, n° 12, avril 2005, p. 57-68.

¹¹ J.-C. Hocquet, «Les routes maritimes du commerce vénitien aux XV^e et XVI^e siècles», *Navi e navigazione nei sec. XV e XVI*, Gênes, Civico Istituto Colombiano, 1990, p. 581-605; J.-C. Hocquet, *Venise et la mer. XII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Fayard, 2006, p. 127; voir p. 113 les itinéraires précis des différentes lignes de navigation. Voir également p. xiii du présent ouvrage la carte simplifiée de la navigation des convois.

¹² B. Arbel, «The Last Decades of Mamluk Trade with Venice», *Mamluk Studies Review*, 8/2, 2004, p. 37-86; B. Arbel, «Les listes de chargement des navires vénitiens (XV^e-début du XVI^e siècle): un essai de typologie», *Chemins d'outre-mer. Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à M. Balard*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004, p. 31-50; U. Tucci, «Costi...», art. cité. Voir également S. Carboni (éd.), *Venise et l'Orient, 828-1797*, Paris, Éditions Gallimard, Institut du monde arabe, 2006; R. E. Mack, *Bazaar to piazza: Islamic trade and Italian art, 1300-1600*, Berkeley, Londres, University of California Press, 2001; L. de Mas-Latrie, *Traité de paix et de commerce et documents divers contenant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-Âge*, Paris, Plon, 1866-1872, p. 276-278, «Marchandises importées et exportées entre Venise et l'Afrique», 1540 (*Tariffa de i pesi e misure corrispondenti del Levante al Ponente*, composta per M. Bartholomeo di Pasi, da Vinetia, Venise, 1540, fol. 181v^o et suiv.).

de deux à cinq navires et prenaient la mer une à deux fois par an¹³. Elles rejoignaient la Romanie¹⁴ (la Grèce) et la mer Noire¹⁵, Chypre et l'Arménie¹⁶, les Flandres et l'Angleterre¹⁷, Alexandrie et Beyrouth. La réorientation du marché vers l'Occident permit la création de la *muda* d'Aigues-Mortes en 1402¹⁸, puis en 1437 de la ligne de Barbarie vers le Maghreb, en passant par la Sicile et l'Aragon au retour. Enfin, en 1460, la *muda al trafego* fut créée qui, à partir des côtes nord-africaines, rejoignait Alexandrie¹⁹. Encore faut-il évoquer la «galère des pèlerins», dont le rôle était de conduire les pèlerins en Terre sainte, mais dont la gestion obéissait à des règles différentes²⁰.

¹³ Pour les aspects techniques de la navigation, voir les différents chapitres dans A. Tenenti, U. Tucci (éd.), *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.* Voir également A. Conterio, «“L'arte del navigar”: cultura, formazione professionale ed esperienze dell'uomo di mare veneziano nel XV secolo», *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Gênes, Società ligure, 1992, p. 187–226; E. Fasano-Guarini, «Au XVI^e siècle: comment naviguent les galères», *Annales ESC*, n° 1, 1961, p. 279–296; F. C. Lane, «Progress technologiques et productivité dans les transports maritimes, de la fin du Moyen Âge au début des Temps modernes», *Revue historique*, 251, 1974, p. 277–302; F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité; F. C. Lane, *Venetian Ships...*, *op. cit.*; U. Tucci, «Sur la pratique vénitienne de la navigation au XVI^e siècle. Quelques remarques», *Annales ESC*, n° 13, 1958, p. 72–86; R. Romano, «Aspetti...», art. cité. Voir également J. F. Guilmartin, *Galleons and Galleys*, Londres, Cassel & co, 2002; L. R. Martin, *The art and archaeology of Venetian ships and boats*, Londres, Chatham, 2001; G. B. Rubin De Cervin, *Bateaux et batellerie de Venise*, Lausanne, Paris, Vilo, 1978.

¹⁴ F. Thiriet, *La Romanie vénitienne au Moyen Âge: le développement et l'exploitation du domaine colonial, XII^e–XV^e siècles*, Paris, Boccard, 1959, en particulier p. 325 et suiv., p. 419 et suiv.

¹⁵ S. P. Karpov, *La navigazione...*, *op. cit.*; D. Stöckly, «Les protagonistes de la navigation vénitienne d'État en mer Noire (XIII^e–XV^e siècles)», *Thesaurismata*, 23, 1993, p. 81–90; J.-C. Hocquet, «Ships, Sailors and Maritime Activity in Constantinople (1436–1440)», *The Journal of European Economic History*, 30, n° 3, 2001, p. 533–567.

¹⁶ Les galères de Chypre naviguèrent entre 1301 et 1453, malgré des périodes de suspension nombreuses et plus ou moins longues (D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 371–393).

¹⁷ H. G. Rawlinson, «The Flanders Galleys: Some Notes on Seaborne Trade between Venice and England, 1327–1532», *Mariner's Mirror*, 12, 1926, p. 145–168; A. A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270–1600*, Southampton, University College, 1951.

¹⁸ B. Doumerc, «Le trafic commercial de Venise au XV^e siècle: le convoi des galères d'Aigues-Mortes», *Colloque d'histoire maritime*, Paris, CTHS, 1986, p. 179–195.

¹⁹ Pour les lignes de Barbarie et du *trafego*, B. Doumerc, *Venise et l'emirat hafside de Tunis (1231–1535)*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 81–117.

²⁰ J. Sottas, *Les messageries...*, *op. cit.*; B. Doumerc, «Le galère...», art. cité, p. 385 et suiv.; D. Stöckly, «Sur le chemin des galères vénitiennes vers la Terre sainte», *Thesaurismata*, 27, 1997, p. 79–88; U. Tucci, «I servizi marittimi veneziani per il pellegrinaggio in Terrasanta nel medioevo», *Studi Veneziani*, n.s., IX, 1985, p. 43–66.

Les rythmes et les délais des convois évoluèrent au cours des ans. Dans un premier temps, deux voyages étaient organisés chaque année, mais de durée différente. Un premier convoi quittait Venise vers Pâques pour revenir vers septembre. Le second départ avait lieu en août, mais les équipements ne permettant pas aux navires de prendre la mer de décembre à février, ils hivernaient outre-mer et ne regagnaient la lagune qu'au printemps. Les progrès techniques, et en particulier l'invention de la boussole, permirent par la suite aux galères d'effectuer le premier voyage de février à mai et le second d'août à décembre²¹. Pour les destinations plus lointaines telles que les Flandres ou l'Angleterre, les voyages duraient bien entendu plus longtemps. Enfin, dans la seconde moitié du XV^e siècle et au siècle suivant, le nombre de convois organisés chaque année se réduisit à un seul départ par an.

Les convois rythmaient le calendrier économique de la ville et leur retour inaugurait une période d'intensification des échanges dans la lagune. La courbe des prix, la situation du marché, ainsi que l'état des finances publiques suivaient la cadence des voyages. Le retour des grandes galères marchandes constituait un événement marquant dans le calendrier de la cité au même titre que les foires ou que certaines fêtes religieuses²². À Venise comme ailleurs, le temps sacré et le temps des affaires s'articulaient dans une même temporalité, les cycles religieux et économiques se combinant²³. Au retour des galères, tandis que sonnaient les cloches de Saint-Marc, les marchands et les familles des marins se pressaient sur le *molo*, tandis que les officiers chargés d'effectuer les nombreux contrôles sur les marchandises et les navires se rassemblaient autour de la douane. L'événement était capital, car il inaugurait une période de grande intensité commerciale, impliquant une vaste part de la communauté vénitienne. Dans les ports outre-mer également, la visite des galères inaugurait une période d'échanges. Selon Domenico da Molin, consul de retour de Damas en 1548, les *mude* présentaient cet avantage majeur par rapport aux nefes, même les

²¹ F.C. Lane, «Progrès...», art. cité, p. 287–288.

²² F.C. Lane, «Fleets...», art. cité; G. Luzzatto, «Vi furono fiere a Venezia?», *Studi di Storia economica veneziana*, Padoue, CEDAM, 1954. Voir également P. Lanaro, «Economic space and urban policies: fairs and markets in the Italy of the early modern age», *Journal of Urban History*, 30, 1, 2003, p. 37–49.

²³ J. Le Goff, «Au Moyen Âge. Temps de l'Église et temps du marchand», *Annales ESC*, n° 3, 1960, p. 417–453.

plus riches : telle une foire, la *muda* « contraint les marchands de là-bas à contracter leurs marchandises »²⁴.

Les grandes galères marchandes, navires bien plus longs que larges, avaient une capacité plus faible que les navires ronds : après 1450, les galères jaugeaient entre 260 et 280 tonnes métriques, contre des navires ronds entre 300 et 500 tonnes, les plus gros d'entre eux pouvant dépasser les 600 tonnes²⁵. Les effectifs des galères avaient augmenté depuis que les birèmes avaient été remplacées par les trirèmes (trois rameurs par banc)²⁶. Au XV^e siècle, une grande galère employait environ 200 rameurs, chargés de manœuvrer le navire à l'entrée et à la sortie des ports, en cas de bonace ou d'attaque. En temps normal, la galère était mue par sa voilure latine. Les rameurs étaient généralement des hommes libres recrutés selon un système de volontariat dans la population vénitienne, grecque ou dalmate le plus souvent²⁷. Les prisonniers pouvaient commuer leur peine en service à bord des galères, mais ce fut seulement en 1545 que les galères des condamnés furent instituées, même si le secteur commercial ne fut pas le premier concerné. Quant au quadrirème, l'expérience tentée au XVI^e siècle ne fut pas concluante, car un tel navire était jugé trop coûteux, en raison du nombre élevé

²⁴ ASV, CR, b. 61, fol. 70, 19 avril 1548.

²⁵ F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 223 et 225. Selon l'auteur, pour la capacité des navires ronds, l'équivalence était d'environ 1 tonne métrique = 1,6 botte (*ibid.*, p. 95). Voir aussi F. C. Lane, « Tonnages, Medieval and Modern », *Economic History Review*, s. II, 17, 1964, p. 213–233 ; J.-C. Hocquet, « Tonnage ancien et moderne : botte de Venise et tonneau anglais », *Revue historique*, 281, 1989, p. 349–360 ; U. Tucci, « Un problema di metrologia navale : la botte veneziana », *Studi Veneziani*, IX, 1967, p. 201–246.

²⁶ F. C. Lane, « Progrès... », art. cité, p. 288.

²⁷ M. Aymard, « Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI^e siècle », G. Benzoni (éd.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Florence, Leo S. Olschki, 1974, p. 71–94 ; M. Aymard, « La leva marittima », *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 435–479 ; L. Greco, « Galeotti, ufficiali e mercanti sulle rotte delle galere veneziane del XV secolo », *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Gênes, Società ligure, 1992, p. 165–186 ; J.-C. Hocquet, « Gens de mer à Venise : diversité des statuts et conditions de vie et de travail sur les navires (XIII^e–XVIII^e siècles) », R. Ragosta (éd.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples, Pironti, 1981, p. 103–168 ; D. Jacoby, « Les gens de mer dans la marine de guerre vénitienne de la mer Egée aux XIV^e et XV^e siècles », *ibid.*, p. 169–203 ; F. C. Lane, « Venetian Seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages », A. Pertusi (éd.), *Venezia e il Levante fino al sec. XV*, vol. 1, Florence, Leo S. Olschki, 1973, p. 403–429 ; C. Lane, « Diet and Wages seamen », *Venice and History. The collected papers of F. C. Lane*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1966, p. 263–268 ; F. C. Lane, « Wages and Recruitment of Venetian Galeotti. 1470–1580 », *Studi Veneziani*, n.s., VI, 1982, p. 15–43 ; U. Tucci, « Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano », R. Ragosta (éd.), *Le genti...*, *op. cit.*, p. 677–692.

de rameurs qu'il fallait employer et des quantités trop importantes de munitions et de marchandises nécessaires à la navigation²⁸.

Les galères étaient des embarcations très sûres. Leur forme et la cargaison relativement légère leur permettaient d'être maniées aisément et rapidement. Les améliorations techniques successives agrandirent leur capacité tout en maintenant une vitesse de déplacement supérieure à celle des autres navires. En outre, le recours à un équipage nombreux renforçait encore ces qualités. Les rameurs participaient à la défense du navire en cas d'attaque. Enfin, la navigation de conserve présentait un avantage majeur, en particulier en cas d'agression, car les galères pouvaient opérer à la manière d'une escadre, s'apportant une aide mutuelle.

Quelques gros navires ronds, à coque large et dont le chargement était plus important, appartenaient à l'État et voyageaient également en convois²⁹. La ligne des convois de coques pour la Syrie et la Romanie avait le monopole du commerce du coton (*muda dei cotoni*)³⁰. Ces convois étaient indépendants de ceux des galères marchandes. Le nombre de coques effectuant la *muda* avait augmenté au début du XV^e siècle, atteignant ainsi de 7 à 9 coques vers 1420, puis diminué dans la seconde moitié du siècle. Deux *mude* étaient organisées chaque année, l'une au printemps, l'autre à l'automne, comptant un nombre variable de navires de gros tonnage. Un capitaine de convoi, désigné par l'État, était chargé de faire respecter les lois et règlements en vigueur. La même organisation fut tentée pour le vin de Crète ou le blé, mais Venise ne parvint jamais à en garantir la périodicité. Enfin, des nefes, les *navi arata*, pouvaient ponctuellement être envoyées sur décision publique, lorsque les galères marchandes n'avaient pas été en mesure de charger l'ensemble des marchandises dans les ports outre-mer.

La navigation publique reposait sur la gestion collective des galères par des investisseurs privés. Afin de les louer, ces derniers participaient à la séance de l'*incanto*, enchères censées garantir un accès équitable à

²⁸ ASV, SM, r. 27, fol. 24, 14 avril 1543. Voir également A. Tenenti, *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 45 ; E. Concina, *Navis. L'umanesimo sul mare (1470-1740)*, Turin, Einaudi, 1990.

²⁹ F.C. Lane, « Fleets... », art. cité, p. 138.

³⁰ E. Ashtor, « The Venetian Cotton Trade in Syria in the Later Middle Ages », *Studi Medievali*, XVII, Spolète, 1976, p. 675-715 ; B. Arbel, « Venetian Trade in Fifteenth-Century Acre: The Letters of Francesco Bevilacqua (1471-72) », *Asian and African Studies*, 22, 1988, p. 227-288. Plus généralement, voir J.-K. Nam, *Le commerce du coton en Méditerranée à la fin du Moyen Âge*, Leyde, Brill, 2007.

tous les patriciens. À l'issue des enchères, les galères étaient attribuées au patricien le plus offrant. Les investisseurs connaissaient les termes du contrat avec l'État grâce à un texte également appelé *incanto*, qui spécifiait les détails du déroulement du voyage (itinéraire, escales, délais de chargement...) ³¹. Ce contrat liait le patricien locataire de la galère et l'État, propriétaire du vaisseau. Le navire était loué coque nue. Le paiement de l'équipage, des frais d'armement et d'entretien, ainsi que les dépenses liées à la navigation étaient à la charge de l'affrèteur. Le coût élevé de ces dépenses nécessitait l'association de plusieurs partenaires financiers, qui formaient des sociétés de gestion et d'exploitation des galères. Ces sociétés temporaires, dont la durée se limitait à un seul voyage, regroupaient des investisseurs privés, patriciens ou citoyens originaires, liés entre eux par un contrat qui prévoyait le partage des frais, des pertes et des profits de l'expédition commerciale ³². Elles devaient être enregistrées auprès des *avogadori di comun* (magistrats de la Commune), qui vérifiaient la validité du montage financier et contrôlaient l'âge du patron (30 ans minimum).

Le dirigeant de cette société, le patricien adjudicataire, devenait le «patron» du navire – le commandant – et il s'occupait principalement des aspects commerciaux du voyage. Il était assisté de nombreux professionnels qui se chargeaient des aspects techniques de la navigation. Le patron, s'il ne participait pas à l'investissement, était le simple représentant des autres sociétaires; mais il y prenait le plus souvent part. Les investisseurs de la société de gestion, les parsonniers, *parcenevoli* ou *caratarii*, achetaient une ou plusieurs des 24 parts du capital de la société, les carats. Ils ne participaient pas nécessairement au voyage ni aux opérations commerciales, mais partageaient les frais de gestion et se chargeaient de trouver le fret, au départ de Venise. La valeur d'un carat dépendait bien entendu du coût de l'expédition, donc de la destination et de la durée du voyage. L'exploitation des galères des Flandres était de ce fait plus onéreuse que celle des galères du Levant. À titre d'illustration, la valeur possible d'un carat à l'investissement était de

³¹ Pour une analyse détaillée des textes de l'*incanto*, voir D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 57 et suiv. et les appendices; L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 267–269, «*Incanto des galères de Barbarie*», 14 janvier et 12 juin 1508. Voir également l'*incanto* d'Alexandrie de 1489 dans C. A. Gladen, *The incanto di quattro galere. An Auction of Four Gallies*, Minneapolis, J. Ford Bell Library, 1997, malgré des problèmes de compréhension évidents.

³² L'analyse du fonctionnement des sociétés de gestion sera l'objet du troisième chapitre.

13 livres de gros pour une galère des Flandres en 1414, et de 5 à 10 livres de gros pour une galère de Romanie à la même époque³³.

La navigation publique était donc un système de transport, une organisation spécifique de gestion de la navigation commerciale et il faut dès lors faire une distinction claire entre les gestionnaires et les utilisateurs du système. Les premiers proposaient un service aux marchands, en leur louant la cale des galères pour le transport de leurs marchandises. Les marchands quant à eux pratiquaient leurs opérations commerciales entre Venise et les différents ports de Méditerranée, de la côte atlantique ou de la mer du Nord, utilisant les galères pour transporter leurs chargements. Ils s'acquittaient des nolis aux patrons de galères, sur la base des tarifs fixés par le Sénat et non par le jeu de la concurrence³⁴. Les gestionnaires de la navigation, patrons ou *caratarii*, pouvaient s'ils le désiraient pratiquer le commerce sur les galères qu'ils exploitaient mais cela doit être considéré comme une pratique économique distincte.

Le système reposait sur une répartition précise des dépenses et des bénéfices entre l'État et les investisseurs privés. Le premier assumait la charge la plus lourde, celle de la construction et de l'entretien des galères, permettant ainsi aux patriciens de concentrer leurs efforts financiers sur l'exploitation commerciale des voyages. Les bénéfices provenaient des nolis, le fret payé par les marchands pour le transport de leurs marchandises, qui étaient partagés par moitié, au retour des galères, entre les gestionnaires des galères et l'État³⁵. À titre d'exemple, les patrons des deux galères de Barbarie de 1503, arrivés à la moitié de leur expédition, envisageaient de percevoir 5 500 ducats environ³⁶. Les nolis du convoi de trois galères des Flandres en 1504 atteignaient 17 000 ducats³⁷. Le montant du fret de chaque type de produit était fixé avant le départ des galères, et rappelé dans la *commissio* du capitaine.

L'État restait le propriétaire des navires, qu'il pouvait réquisitionner pour la flotte armée en cas de nécessité. Les galères marchandes étaient

³³ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 247.

³⁴ J.-C. Hocquet, «I meccanismi dei traffici», *Storia di Venezia...*, t. III, *op. cit.*, p. 529-616, p. 590 et suiv.; J.-C. Hocquet, *Venise et la mer...*, *op. cit.*, p. 99.

³⁵ On consultera U. Tucci, «Costi...», art. cité, pour le détail des dépenses et des bénéfices d'une galère du convoi des Flandres en 1504. Voir également L. Greco (éd.), *Quaderno di bordo di G. Manzini prete-notaio e cancelliere, 1471-1484*, Venise, Il Comitato Editore, 1997; L. Greco, «Sulle rotte delle galere veneziane: il cartulario di bordo del prete G. Manzini (1471-1486)», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CXXXVII, 1991, p. 5-37.

³⁶ ASV, AC, *Miscellanea civile*, C 54.3, 1503.

³⁷ U. Tucci, «Costi...», art. cité, p. 176.

des navires armés qui avaient vocation à rejoindre la flotte en temps de guerre. Les institutions publiques – Sénat en particulier – gardaient l’ascendant sur le système, qu’elles surveillaient et contrôlaient strictement. Ainsi, un patricien élu comme capitaine par le Grand Conseil naviguait avec le convoi. Il était chargé de « gouverner les galères » et de représenter l’État³⁸. Il devait être de la « qualité que requiert une charge aussi importante »³⁹, choisi pour « l’intelligence et la pratique qu’il a de la profession maritime »⁴⁰ parmi les hommes d’expérience, tel ce Tommaso Zen, élu capitaine des galères en 1499 en raison de « son grand cœur et de sa pratique de la mer »⁴¹. Le capitaine veillait au bon déroulement du voyage, tant d’un point de vue technique et maritime qu’en matière commerciale. Ses premières fonctions étaient navales et militaires, et il décidait en particulier des manœuvres offensives et défensives à mener. Dans cette tâche, il était secondé par une équipe de techniciens choisis pour leur connaissance de la mer et leurs compétences. L’*amirao*, le chef navigateur, était son plus proche collaborateur, et à bord de chacune des autres galères du convoi, l’homme du conseil assumait des fonctions similaires⁴². Le *comito* et le *patron zurato* étaient quant à eux chargés de l’entretien des voiles, ancres et amarres. Enfin, des pilotes locaux étaient recrutés au gré des escales effectuées. Le capitaine devait surveiller et contrôler l’ensemble de l’équipage, faire respecter la navigation en convoi et les règles de sécurité⁴³. Il avait également la mission de défendre les intérêts de l’État contre ceux, parfois contradictoires, des marchands et des nobles embarqués. Mais il devait aussi tout mettre en œuvre pour soutenir les marchands vénitiens en but à l’hostilité des autorités locales. Dans les situations dangereuses, c’était à lui de prendre les décisions, avec l’assistance du

³⁸ Pour l’ensemble des fonctions du capitaine, voir la transcription de la commission ducale d’un capitaine des galères de Barbarie en 1508 : L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 266–267, « Commission ducale d’un capitaine des galères de Barbarie », 11 janvier 1508.

³⁹ ASV, SM, r. 39, fol. 48, 19 mars 1569.

⁴⁰ ASV, SM, r. 31, fol. 139v°, 4 août 1551.

⁴¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 1297, septembre 1499.

⁴² J.-C. Hocquet, « La gente di mare », *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 481–526 ; p. 486.

⁴³ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 266, « Commission ducale d’un capitaine des galères de Barbarie », 11 janvier 1508, paragraphes 6, 10 et 13.

Conseil des Douze, élus parmi les marchands embarqués⁴⁴. Il était le seul, par exemple, à pouvoir décider de jeter l'ancre. Il vérifiait que les dispositions de l'*incanto* étaient correctement appliquées lors du voyage, et au retour de la *muda*, il faisait un rapport détaillé aux sénateurs (*relatio*), dénonçant, lorsque cela s'avérait nécessaire, les patrons ayant enfreint la loi ou louant au contraire leur bonne conduite.

Les convois de galères marchandes reposaient sur un équilibre efficace entre la défense du bien public et celle des intérêts privés. L'État d'un côté et les acteurs économiques de l'autre tiraient avantage du fonctionnement correct d'une telle organisation. «Tout le monde sait combien les marchandises qui sont conduites en cette ville par les galères du voyage sont d'importance pour le bénéfice tant public que privé»⁴⁵, affirmaient ainsi les sénateurs en 1500. En effet, l'État profitait de nombreux aspects de la navigation publique : flotte armée de réserve, partage des nolis avec les patrons de galères, taxes commerciales et douanières, emploi d'un nombre élevé de *popolani* et réputation commerciale assurée étaient autant de garanties pour l'intérêt général et le bien de la communauté. De leur côté, les gestionnaires de la navigation publique tiraient des bénéfices considérables de cette organisation. Les enchérisseurs recevaient fréquemment une subvention (*dono*) qui couvrait en partie, sinon en totalité, les frais de location du navire, ce qui garantissait leurs bénéfices. Enfin, les marchands dans leur ensemble jouissaient de cette organisation fiable et efficace qui permettait les échanges entre Venise et les grandes cités marchandes de Méditerranée et du nord de l'Europe.

Cet équilibre entre intérêts privés et bien public définissait la navigation d'État. La convergence d'intérêts fondait ainsi la convention à laquelle adhéraient les acteurs impliqués dans le secteur, acteurs privés et publics qui, en poursuivant des objectifs convergents, s'accordaient pour mener à bien une activité économique commune.

⁴⁴ U. Tucci, «Le conseil des douze sur les navires vénitiens», M. Mollat (éd.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 119-125.

⁴⁵ ASV, SM, r. 15, fol. 44v^o, 6 novembre 1500.

Deux systèmes complémentaires

– *La navigation privée: principes et fonctionnement*

Si la navigation publique constituait une forme de navigation commerciale bien régulée, reposant sur des principes d'organisation définis et dont la spécificité s'était clarifiée au fil des ans, la navigation dite privée échappait davantage au contrôle et aux réglementations de l'État. Il est de ce fait plus difficile de définir clairement les limites de ce secteur d'activité. La première définition possible, et peut-être la plus satisfaisante, pourrait être une définition par défaut: la navigation privée rassemblait tous les navires qui n'étaient pas de propriété communale. Cette multitude de navires de propriété privée assurait l'approvisionnement de la ville et offrait un système de transport parallèle à celui des galères publiques.

La terminologie de «navigation privée» est une terminologie contemporaine – comme l'est celle de «navigation publique». Les Vénitiens de l'époque, nous y reviendrons, parlaient seulement des «navires», *navi*, composantes d'un secteur d'activité aux limites floues. Les historiens, quant à eux, ont d'abord utilisé l'expression de «navigation libre», insistant ainsi sur l'absence d'un contrôle strict de la part de l'État, avant de préférer l'expression de «navigation privée»⁴⁶. En effet, la liberté dont jouissaient les nefes ne doit pas être exagérée car elle était plutôt relative à l'encadrement strict qui caractérisait la navigation publique.

La navigation privée était la forme «originelle» de la navigation commerciale vénitienne. Elle rassemblait de nombreux navires, de tonnages variables, possédés et exploités par des particuliers. Les plus gros d'entre eux, les seuls en mesure de s'insérer dans les trafics internationaux, se distinguaient de l'ensemble des petites embarcations d'une capacité inférieure à 100 tonnes, barques ou chalands, réservées à la redistribution des marchandises dans la lagune et dans le *contado*. En raison de la différence des coûts d'exploitation, une hiérarchisation s'opérait logiquement entre ces types de navire. La plupart des nefes

⁴⁶ Voir l'article fondateur de G. Luzzatto, «Navigazione...», art. cité et les commentaires de J.-C. Hocquet, «L'armamento...», art. cité. Sur la navigation privée, voir aussi J.-C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, vol. 2, *Voiliers et commerce en Méditerranée 1200–1650*, Lille, Publications de l'Université de Lille III, 1978–1979; J.-C. Hocquet, «I meccanismi...», art. cité; J.-C. Hocquet, *Venise et la mer...*, *op. cit.*, p. 84 et suiv., p. 173 et suiv.; F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 94 et suiv.; E. A. Congdon, «Private Venetian Ships and Shipping (c. 1400)», *Al Masaq: Islam and Medieval Mediterranean*, 10, 1998, p. 57–71.

et des coques de grande taille étaient la propriété de patriciens ou de citoyens. À l'inverse, le petit trafic de redistribution à l'intérieur de la lagune ou du *contado* représentait une forme de transport à part entière, mais totalement distincte du commerce maritime outre-mer.

La navigation privée était le secteur le plus important, par le nombre de navires comme par le volume de marchandises transportées. Il s'agissait d'une activité multiforme et complexe, caractérisée par la diversité des types de navire, des formes d'exploitation, des identités et des statuts des propriétaires, etc. De ce fait, il est probable que les acteurs eux-mêmes n'aient pas réellement considéré la navigation privée comme un secteur d'activité spécifique et distinct.

Les bateaux ronds étaient techniquement bien adaptés à la navigation méditerranéenne. Tout au long du Moyen Âge, ils s'étaient progressivement agrandis, de même que les équipements et le gréement s'étaient améliorés. Les navires les plus gros pouvaient atteindre des capacités considérables, supérieures à 600 tonnes au début du XVI^e siècle, et étaient réservés au grand commerce international et à la navigation hauturière. Des navires plus petits – de 240 à 600 tonnes – étaient utilisés pour le commerce en Adriatique ou les régions méditerranéennes les plus proches. Les bâtiments de 100 à 240 tonnes trafiquaient seulement en Adriatique, pratiquant le cabotage. En général, les bateaux ronds présentaient une maniabilité remarquable, avec un nombre réduit d'hommes d'équipage. Au moment de la diffusion de l'artillerie, ils se révélèrent également plus faciles à armer et plus propices au chargement des canons. Face à la menace que représentaient les pirates et les corsaires dont la présence s'intensifiait au XVI^e siècle, ils s'avéraient très efficaces pour défendre les marchands et les cargaisons. D'autre part, les navires ronds, plus gros et plus stables, s'adaptaient mieux à la navigation hivernale. Ainsi, alors que les galères peinaient à poursuivre normalement leur voyage durant les mois d'hiver, les nefes et les caraques pouvaient théoriquement continuer leur expédition. Enfin, avec le déplacement des trafics vers l'Atlantique et la Méditerranée occidentale, les navires de haut bord s'imposaient car mieux adaptés à la navigation océanique.

Les nefes et les coques transportaient toutes les marchandises de poids et de faible valeur qui nécessitaient un amortissement des frais de transport par des chargements massifs. Jean-Claude Hocquet a montré l'importance du sel dans un tel trafic, qui servait de lest lors du voyage de retour du Levant, et les marchands armateurs faisaient peser une part de la location sur ce lest, permettant ainsi la baisse des

nolis sur les autres marchandises⁴⁷. Les cendres servaient également de lest et entraient dans la composition de nombreux produits fabriqués dans la lagune (verre et savon en particulier). Le blé comptait parmi les principales denrées transportées par les gros navires ronds, puisque Venise devait importer la majorité de sa consommation de céréales⁴⁸. Les petits tonnages vénitiens allaient chercher les grains en Adriatique (Pouilles, Dalmatie, etc.), laissant le soin aux bâtiments les plus gros d'importer les blés de Sicile et de Basse Romanie. Les nefs de grande taille allaient jusqu'au Levant pour s'approvisionner en céréales. Elles importaient également le coton du Levant, de Syrie et de Chypre⁴⁹. Elles acheminaient le vin et le sucre de Crète, l'huile, l'alun des îles de la mer Égée, ou encore les métaux, autant de marchandises de consommation courante ou utilisées dans l'industrie, particulièrement volumineuses et lourdes.

Les plus gros navires privés appartenaient à des patriciens ou des citoyens qui les faisaient fabriquer dans leurs propres chantiers navals à Venise (*squeri*) ou qui les achetaient à des constructeurs indépendants⁵⁰. Dans les *squeri* de la lagune, les maîtres artisans construisaient les nefs sur commande. Souvent, l'armateur s'occupait de la gestion de l'entreprise, en passant un contrat avec le maître et en s'acquittant de tous les salaires⁵¹. Venise jouissait d'une position prédominante dans ce domaine, mais les cités dalmates et italiennes étaient également actives dans le secteur.

Les nefs étaient souvent la propriété indivise de plusieurs armateurs réunis au sein d'une société dont les membres se partageaient le capi-

⁴⁷ J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, en particulier p. 337-381; J.-C. Hocquet, «Capitalisme marchand et classe marchande à Venise au temps de la Renaissance», *Annales ESC*, n° 2, 1979, p. 279-304; p. 288.

⁴⁸ M. Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1966; J.-C. Hocquet, *Venise et la mer...*, *op. cit.*, p. 148 et suiv.; R. Romano, «À propos du commerce du blé dans la Méditerranée des XIV^e et XV^e siècles», *Hommage à Lucien Febvre*, vol. II, Paris, A. Collin, 1953, p. 146-162.

⁴⁹ E. Ashtor, «The Venetian Cotton...», art. cité; J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 158 et suiv.

⁵⁰ J.-C. Hocquet, «Squeri e unità mercantili», *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 313-354; p. 340 et suiv.; F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 93-123; U. Tucci, «Venetian Ship-Owners in the XVIth century», *The Journal of European Economic History*, XVI, 1987, p. 277-296; R. Romano, «La marine...», art. cité.

⁵¹ G. Luzzatto, «Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI», *Studi storici in onore de C. Manfroni*, Padoue, 1925, p. 383-400; p. 388.

tal⁵². Les gros entrepreneurs possédaient souvent plusieurs nefs, qu'ils exploitaient eux-mêmes ou qu'ils louaient à d'autres marchands. Les armateurs les plus riches préféraient assurer l'exploitation commerciale de leurs propres navires, mais ils ne participaient pas à l'expédition qu'ils confiaient à un «patron» chargé de la navigation et des affaires commerciales. Celui-ci représentait les intérêts de l'ensemble des parsonniers du navire. Comme sur les galères, de nombreux marchands embarqués, dont certains issus de la noblesse, participaient à l'expédition commerciale. Les patrons de nef étaient majoritairement recrutés parmi les citoyens ou les *popolani* ainsi que parmi les marins albanais, dalmates et grecs. Pour les premiers, il s'agissait d'une occasion de collaborer avec les patriciens tout en réalisant des affaires fructueuses, puisqu'ils étaient intéressés à la vente⁵³. Les marins étrangers étaient quant à eux recrutés pour leurs connaissances techniques et leurs compétences maritimes. Enfin, certains patrons de nef étaient issus de la noblesse vénitienne, souvent de rameaux moins fortunés.

– *Distinctions et collaborations*

La distinction entre ces deux types de navigation, publique et privée, si elle a été établie *a posteriori*, n'en est pas pour autant artificielle. Certes, les documents ne faisaient pas mention de «navigation publique» ou de «navigation privée», mais une différenciation apparaissait néanmoins, révélant la perception que les acteurs avaient de ces deux systèmes de navigation. Les textes faisaient d'abord référence au type de navire : les galères d'une part – *galie*, *galee*, *galere* –, les nefs de l'autre – *navi*, *navigli*, etc⁵⁴. Ainsi, pour les contemporains, les caractéristiques techniques des navires utilisés constituaient la différence primordiale. Dans les documents, les galères étaient qualifiées «*del viazio*», «*al viazio di...*», c'est-à-dire les galères du «voyage», du convoi. Plus simplement, on trouve aussi fréquemment la mention de galères «*da mercato*» ou «*da mercado*» et des «*galie grosse*». Les gros navires ronds de propriété privée

⁵² U. Tucci, «Venetian...», art. cité, p. 278 ; G. Zordan, «Le leggi...», art. cité, p. 642.

⁵³ Voir ainsi le testament du non noble Andrea Lovesin, qui fut associé pendant de nombreuses années au patricien Pietro Morosini de Nicolò dans une compagnie exploitant des nefs (ASV, NT, b. 1183, n° 69).

⁵⁴ J. H. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean (649–1571)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 39 et suiv. ; J. H. Pryor, «The Mediterranean Round Ship», R. Gardiner (éd.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 59–76.

réservés à la navigation hauturière étaient quant à eux désignés par le terme générique et imprécis de «*nave*», soit dans l'acception spécifique de nef, soit dans le sens plus général de navire rond (coques, caraques, galions, etc.)⁵⁵.

Les grandes galères marchandes étaient toujours de propriété publique et les armateurs privés n'en possédaient pas, en raison des coûts de fabrication et d'exploitation d'une telle embarcation. Dans la documentation normative, l'usage de l'adjectif possessif avant le terme de «galères» était presque systématique. Les gouvernants parlaient ainsi de «*nos galères*», insistant dès lors sur le caractère collectif de la propriété et de la gestion des embarcations⁵⁶. Au-delà du procédé rhétorique, à qui se référait ce «nous»? En se gardant de surinterpréter cet usage, on peut néanmoins présumer que les gouvernants rappelaient ainsi l'appartenance des galères à l'État vénitien et le caractère public de l'organisation. À l'inverse, lorsque les gouvernants évoquaient les nefs, l'emploi de l'adjectif possessif était plus rare⁵⁷. Les navires portaient le nom de leur propriétaire ou de leur commandant, donc de la personne privée qui les dirigeait⁵⁸.

Les caractéristiques techniques étaient donc essentielles. En découlait logiquement une répartition des marchandises transportées. La faible capacité des galères supposait des taux de fret élevés, amortis par des produits coûteux, tandis que les nefs se chargeaient de toutes les marchandises de poids et de valeur plus faible. Navires longs et navires ronds, certes, mais la distinction technique s'exprimait également en termes de navires armés et désarmés. Les galères étaient en effet armées – ce

⁵⁵ On trouve plus rarement mention de *navilio*, *marciliana*, *galion* ou *caravella*, en fonction du type de navire. Au sujet des différents types de navires, voir R. Gardiner (éd.), *Cogs... op. cit.*

⁵⁶ Voir par exemple ASV, *SM*, r. 12, fol. 12, 21 juin 1484 ou ASV, *ST*, r. 21, fol. 2v°, 1^{er} mars 1519.

⁵⁷ Il s'agit là d'une tendance générale. On trouve bien sûr des exceptions, et parfois l'expression «*nostre nave*» est utilisée (voir par exemple, ASV, *PB*, b. 3, fol. 2v°, 19 mars 1524) pour qualifier les navires vénitiens, en opposition à ceux des armateurs étrangers. Il s'agissait également d'une façon de qualifier le secteur d'activité dans son ensemble, qui devenait alors une catégorie générale. De même, on trouve des références «aux nefs de nos gentilshommes et citoyens» (ASV, *SM*, r. 16, fol. 39, 26 avril 1504). Enfin, l'expression «*una nostra nave*» pouvait également s'appliquer aux nefs de propriété publique.

⁵⁸ Ainsi parlait-on de la nef Contarina (appartenant à un membre de la *ca'* Contarini), Morosina (des Morosini), etc. Les galères marchandes prenaient également le nom du patron de l'embarcation, mais seulement pour le temps de l'expédition. Ainsi la galère Contarina pouvait-elle devenir, l'année suivante, la galère Malipiera (des Malipiero).

qui n'était pas le cas des nefs à l'origine – et embarquaient artillerie et arbalétriers⁵⁹. Les nombreux rameurs servaient aux manœuvres plus délicates et à la défense du navire. Les nefs étaient de simples navires marchands qui n'embarquaient pas, au moins dans un premier temps, de matériel offensif et d'hommes en armes. Elles poursuivaient avant tout des objectifs commerciaux et la nature privée de leur activité ne supposait pas la présence de soldats. De ce fait, une distinction supplémentaire provenait de la discipline de bord⁶⁰. Sur les galères *da mercato*, comme sur les galères légères de combat, la discipline était de type militaire, sujette à l'autorité du capitaine général commandant du convoi, c'est-à-dire d'un officier public nommé et salarié par le gouvernement. Sur les navires privés, en revanche, la discipline était essentiellement « civile », d'abord confiée au « contrôle communautaire ». Ce n'était donc pas seulement la fonction du navire qui fondait la discipline de bord, mais plutôt sa qualité d'embarcation privée ou publique.

Navigation publique et navigation privée répondaient également à des formes d'organisation commerciale totalement distinctes. Si toutes deux étaient placées sous la surveillance des institutions publiques, la première était plus strictement contrôlée que la seconde. De même, si en règle générale les nefs privées suivaient elles aussi des lignes de navigation, à l'image des galères publiques, elles disposaient de plus de latitude pour s'éloigner temporairement de leur itinéraire, prolonger les délais de navigation et profiter des opportunités commerciales. Si les affaires l'exigeaient, les équipages pouvaient quitter la lagune pendant plusieurs mois. De ce fait, la régularité qui définissait la navigation publique ne pouvait être garantie par les transporteurs privés.

En définitive, c'étaient donc des considérations tant techniques et économiques qu'administratives et juridiques qui différençaient les organisations commerciales vénitiennes durant les derniers siècles du Moyen Âge. L'équilibre économique de la cité était fondé sur cette répartition. L'industrie, l'artisanat et l'approvisionnement alimentaire s'appuyaient sur les transports privés ; le négoce, l'industrie du luxe, la consommation des élites sur les transports publics. La navigation privée présentait ainsi suffisamment d'avantages et de qualités pour rester

⁵⁹ J. R. Hale, « Men and Weapons: the Fighting Potential of Sixteenth Century Venetian Galleys », *Renaissance War Studies*, Londres, The Hambledon Press, 1983, p. 309–331.

⁶⁰ G. Zordan, « Le leggi... », art. cité, p. 639.

performante et rentable face au secteur subventionné des convois de galères publiques.

Ces distinctions ne signifiaient néanmoins pas une opposition. En effet, l'étude prosopographique des marchands et des gestionnaires de la navigation commerciale montre que les mêmes individus avaient généralement recours aux deux secteurs d'activité. Une proportion non négligeable de patriciens gestionnaires des galères marchandes possédait également des nefs privées⁶¹. À la fin du XV^e siècle et au siècle suivant – période pour laquelle l'enquête a été menée – il n'y avait pas d'opposition entre les deux secteurs. Les gestionnaires des galères publiques mettaient à profit leur connaissance de la mer, des trafics, des réseaux commerciaux en poursuivant, dans le secteur privé, leurs activités commerciales. La navigation publique et la navigation privée n'étaient donc pas en concurrence, en particulier parce qu'elles n'étaient pas chargées du transport du même type de marchandises. La complémentarité des deux systèmes de navigation était évidente. Les gestionnaires des galères publiques collaboraient souvent de façon efficace avec les armateurs privés. En janvier 1503, par exemple, les sénateurs dénoncèrent les patrons des galères de retour des Flandres qui, à peine arrivés en Istrie, avaient tenté de se soustraire au paiement des taxes et impôts en déchargeant les colis directement sur des navires privés⁶². De même, l'État pouvait également utiliser les nefs privées pour renforcer son propre dispositif commercial. Ainsi en septembre 1500, le Collegio autorisa la nef de Paolo Malipiero et de ses frères à partir vers Chypre, afin qu'ils notifient aux marchands de Syrie la venue prochaine des galères marchandes⁶³. Enfin, puisque les nefs échappaient davantage aux contraintes liées à un calendrier prédéfini, elles pouvaient s'adapter aux demandes ponctuelles et à la conjoncture économique. Lorsque cela s'avérait nécessaire, des navires désarmés visitaient les ports syriens entre les *mude* de galères. Leur nombre restait cependant toujours limité et le gouvernement veillait à ne pas leur laisser s'emparer du secteur de prédilection des galères. Il fallait être vigilant car les nefs avaient de telles capacités de chargement, qu'elles pouvaient contenir la cargaison de plusieurs galères en une seule fois.

⁶¹ Nous reviendrons sur cette question dans le cinquième chapitre, p. 289.

⁶² ASV, *SM*, r. 15, fol. 161v^o, 9 janvier 1503.

⁶³ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 754, 10 septembre 1500.

La navigation commerciale s'organisait donc autour d'une institution forte, la navigation publique, et d'un ensemble plus vaste et moins contrôlé de navires privés. Il serait dangereux de réifier outre mesure cette distinction qui correspondait certes à une perception réelle de la part des acteurs eux-mêmes, mais qui s'appliquait à des systèmes économiques qui étaient amenés à collaborer fréquemment. En situation, les relations entre navigation publique et privée présentaient plus de fluidité que de rigidité.

– *Équilibre et déséquilibre*

Cette répartition entre deux secteurs d'activité complémentaire n'était pas exceptionnelle en Méditerranée, nous l'avons dit, mais sans doute Venise mit-elle en place l'un des systèmes publics les plus performants dans ce domaine. C'est ce qui explique en partie le succès «historiographique» des galères, succès qui a parfois fait oublier que la navigation privée constituait néanmoins l'organisation la plus importante.

Selon Frederic C. Lane, et même si «la compilation de cette documentation sous une forme chiffrée suppose une large part de conjecture» exposée ici «pour montrer la prédominance des navires ronds», il y avait vers 1450 environ 35 navires ronds de 240 tonnes ou plus, pour une capacité totale d'environ 15 000 tonnes, comparée aux 4 500 tonnes que représentaient les 18 grandes galères qui naviguaient à l'époque⁶⁴. La capacité globale des navires privés, tout tonnage confondu, dépassait les 70 000 tonnes. Gino Luzzatto a proposé des chiffres équivalents : de 1440 à 1455, 14 galères en moyenne prenaient la mer chaque année (soit une charge globale maximum de 3 000 à 3 500 tonnes), tandis que dans le même temps 300 nefes d'un tonnage supérieur à 120 tonnes naviguaient⁶⁵. On sait qu'en 1499, 34 nefes de plus de 240 tonnes battaient pavillon vénitien⁶⁶, alors que cette année-là, 17 *galere da mercato* prirent la mer. Enfin en 1558–1559, à une époque où pas plus de deux galères marchandes naviguaient chaque année, il y avait à Venise 37 nefes de plus de 240 tonnes, dont 11 entre 600 et 900 tonnes⁶⁷. Il est donc évident que le secteur privé était de loin le plus important en volume des affaires et sans aucun doute en valeur totale transportée.

⁶⁴ F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 95.

⁶⁵ G. Luzzatto, «Navigazione...», art. cité, p. 55.

⁶⁶ J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 510.

⁶⁷ F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 228.

Le déséquilibre historiographique a pourtant engendré une vision déformée de la réalité du commerce maritime vénitien car la grande majorité des travaux consacrés au sujet s'est d'abord intéressée à la navigation publique. Les Vénitiens de l'époque accordaient eux-mêmes bien plus d'attention aux galères marchandes qu'aux nef's privées, pour des raisons d'organisation mais aussi de prestige. Elles symbolisaient les succès maritimes de Venise et encore au début du XVI^e siècle, elles occupaient une place primordiale dans l'histoire et le mythe de la cité. Les galères publiques en étaient ainsi progressivement venues à s'imposer comme le symbole de l'économie marchande vénitienne. La nature des sources et de la documentation fut alors emprunte de ces représentations collectives biaisées.

Les historiens ont eux-mêmes accordé plus d'attention au commerce des marchandises précieuses qu'à celui quotidien et banal des marchandises de consommation courante. Les galères transportaient les épices et les soieries qui représentaient, aux yeux d'un public influencé par l'image d'un «sombre Moyen Âge», le luxe et le faste d'une cité-État prospère. Les trafics avec le Levant ont longtemps constitué l'objet privilégié des travaux d'histoire économique, influencés en cela par le mythe de l'Orient et de l'exotisme. Par ailleurs, le secteur privé était en charge de trafics moins prestigieux et plus classiques, communs à l'ensemble de l'Occident et donc en relative contradiction avec le *topos* du particularisme vénitien. En outre, la navigation privée n'était pas réservée aux patriciens. Or l'histoire de Venise a pendant longtemps été celle de sa classe dirigeante qui jouissait justement du monopole de la navigation publique. Enfin, bon nombre de chercheurs ont également été séduits par l'image d'un État médiéval centralisateur et compétent laissant néanmoins se développer ce qui a été défini comme un «pré-capitalisme» marchand.

Le déséquilibre historiographique a donc imposé une image déformée de la navigation commerciale vénitienne, tandis que les lacunes documentaires ont conduit à assimiler l'activité la mieux documentée à l'activité la plus importante⁶⁸. Nous nous sommes heurtés aux mêmes limites que nos prédécesseurs en terme de sources: force est de constater que la navigation publique est plus aisée à étudier que le

⁶⁸ U. Tucci, «La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia», *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX)*, Naples, Pironti, 1986, p. 151-173; p. 160 et suiv.

secteur privé. Toute décision concernant les convois de galères faisait l'objet de débats et de décrets officiels, dont les archives conservent de multiples témoignages. En revanche, l'armement privé échappait plus largement au contrôle de l'État. Il s'agissait de trafics indépendants, qui ne nécessitaient pas la constitution de sociétés de gestion. C'est pourquoi il est plus rare d'en trouver mention dans les sources normatives et législatives.

2. *L'économie vénitienne entre autorité publique et initiatives privées*

L'usage des catégories «public» et «privé» apparaît d'une utilité certaine pour comprendre la répartition et l'organisation du commerce maritime vénitien à la fin du Moyen Âge. Le rôle joué par l'État et la place des patriciens dans chacune des deux organisations déterminaient en effet l'existence d'un secteur public et d'un secteur privé. La question de l'anachronisme de tels concepts mérite cependant d'être posée⁶⁹. Ainsi, la fréquence de l'emploi des termes «public» et «privé» dans les documents nous encourage à les définir, et à en user avec précaution, en explicitant le sens précis et le contexte. C'est tout l'enjeu de ce travail.

«Public»

Les sources vénitiennes des XV^e et XVI^e siècles font un usage extrêmement fréquent de l'adjectif «public». Le terme recouvrait plusieurs

⁶⁹ Pour différentes pistes de réflexion, on pourra en particulier consulter G. Chevrier, «Les critères de la distinction du droit privé et du droit public dans la pensée savante médiévale», *Études d'histoire du droit canonique dédiées à G. Le Bras*, vol. 2, Paris, 1965, p. 841–859; G. Duby, «Pouvoir privé, pouvoir public», *Histoire de la vie privée*, G. Duby (éd.), vol. 2, *De l'Europe féodale à la Renaissance*, Paris, 1985, p. 19–44; D. Goodman, «Public Sphere and Private Life: Toward a Synthesis of Current Historiographical Approaches to the Old Regime», *History and Theory*, vol. 31, n° 1, 1992, p. 1–20; G. Chittolini, «Il 'privato', il 'pubblico', lo Stato», G. Chittolini, A. Molho, P. Schiera (éd.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1994, p. 553–589; P. von Moos, «Das Öffentliche und das Private im Mittelalter. Für einen kontrollierten Anachronismus», G. Melville, P. von Moos (éd.), *Das Öffentliche und Private in der Vormoderne*, Cologne, Böhlau, 1998, p. 3–83; P. von Moos, «'Public' et 'privé' à la fin du Moyen Âge. Le 'bien commun' et la 'loi de la conscience'», *Studi medievali*, serie terza, XLI, fasc. 2, 2000, p. 505–548. Pour Venise, voir également R. Mackenney, «Public and private in Renaissance Venice», *Renaissance Studies*, vol. 12, n° 1, mars 1998, p. 109–130.

significations, à commencer par une acception simple : était public ce qui appartenait à la communauté des habitants de Venise, et en premier lieu le territoire de la cité. Celui-ci était considéré comme le bien commun des Vénitiens, un espace public – au sens premier du terme – propriété de tous⁷⁰. Il en était ainsi des rues, des canaux, des quais et des rives composant le tissu urbain de la cité. Il en était de même, par exemple, des « puits publics » au milieu des *campi* qui fournissaient l'eau aux *popolani* ne disposant pas de puits privés⁷¹. Le réseau des canaux à l'intérieur de la lagune et l'ensemble des cours d'eau et rivières du Stato da Terraferma étaient également considérés comme des « eaux publiques »⁷². Cet espace public avait constitué un enjeu essentiel du renforcement de l'autorité du gouvernement patricien, dans la cité elle-même dans un premier temps, puis, à partir du XV^e siècle, dans l'ensemble des territoires soumis⁷³.

Les discours et les actions déployés dans cet espace devenaient « publics », comme l'étaient les proclamations faites par les crieurs, en particulier à Rialto, à proximité de la *pietra del bando* et du *Gobbo*⁷⁴. L'affichage sur les portes des églises et à proximité d'autres lieux de pouvoir permettait également de rendre publiques les informations⁷⁵. Leur publicité en faisait donc des informations de *fama publica*⁷⁶. De même, les

⁷⁰ Sur les enjeux de définition de l'espace public au Moyen Âge, voir D. Calabi, « Un nouvel espace public », Ph. Braunstein (éd.), *Venise 1500. La puissance, la novation et la concorde : le triomphe du mythe*, Paris, Autrement, 1993, p. 72–93 ; E. Crouzet-Pavan, « Entre collaboration et affrontement : le public et le privé dans les grands travaux urbains (l'Italie de la fin du Moyen Âge) », *Tecnologia y sociedad : las grandes obras publicas en la Europa medieval*, Pampelune, Gobierno de Navarra, 1996, p. 363–380.

⁷¹ Marino Sanudo il giovane, *De origine, situ et magistratibus urbis Venetae ovvero la città di Venetia (1493–1530)*, édition critique d'A. Caracciolo Aricò, Milan, Cisalpino-Goliardica, 1980. À ce sujet, voir M. Costantini, *L'acqua di Venezia : l'approvvigionamento idrico della Serenissima*, Venise, Arsenale ed., 1984.

⁷² ASV, ST, r. 14, fol. 85, 9 mai 1502.

⁷³ E. Crouzet-Pavan, « Toward an Ecological Understanding of the Myth of Venice », *Venice Reconsidered...*, *op. cit.*, p. 39–64 ; E. Crouzet-Pavan, *Venise : une invention de la ville XIII^e–XV^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1997, en particulier le premier chapitre.

⁷⁴ F. De Vivo, *Information and Communication in Venice. Rethinking Early Modern Politics*, Oxford, Oxford University Press, 2007, p. 128 et suiv. ; E. Welch, *Shopping in the Renaissance. Consumer Cultures in Italy, 1400–1600*, New Heaven et Londres, Yale University Press, 2005, p. 191–195. À propos d'une proclamation faite publiquement par les *provveditori sopra i dazi* : ASV, SM, r. 32, fol. 24^v, 17 mars 1552.

⁷⁵ En mai 1514 par exemple, le chroniqueur Marino Sanudo évoqua la publication dans les églises « di questa terra » de l'ordre du Sénat concernant la *redesima* et le délai de trois mois dont chacun disposait pour déclarer la valeur de ses biens immobiliers : Sanudo, *Diarii*, vol. 18, col. 227, 28 mai 1514.

⁷⁶ M. Sanudo, *De origine...*, *op. cit.*, p. 145.

enchères «publiques» (*publico incanto*) garantissaient l'accès de tous aux transactions impliquant l'État⁷⁷. Enfin, des événements publics étaient régulièrement organisés, cérémonies et processions auxquels participait une part importante de la population vénitienne⁷⁸. Certaines réceptions et cérémonies réservées aux patriciens constituaient également des «fêtes publiques», comme celle organisée par le nouveau doge Andrea Gritti en mai 1523⁷⁹, ou l'«audience publique avec les portes ouvertes» pour la séance qu'il convoqua peu de temps après⁸⁰.

Dans le vocabulaire et la rhétorique politiques, l'adjectif était d'un usage courant, en particulier dans la référence à la «chose publique». Le régime et l'autorité souveraine constituaient la *Res publica*, expression que les gouvernants usaient fréquemment, en alternance avec d'autres vocables tels que *Stato* ou *Terra*⁸¹. La «*ben instituta Republica*», bonne par nature, garantissait la justice et le bien de tous, la cohésion et l'égalité théorique des membres de la communauté⁸². Dans son célèbre traité, Gasparo Contarini consacrait effectivement plusieurs développements à l'analyse des fondements des «choses publiques» et de la «raison publique»⁸³, tout comme le faisaient les gouvernants de l'époque⁸⁴. Le Conseil des Dix déclarait ainsi devoir enrayer la fraude en matière

⁷⁷ ASV, *Provveditori sopra camere*, B-I, 1, fol. 40v°.

⁷⁸ E. Muir, *Civic ritual in Renaissance Venice*, Princeton, Princeton University Press, 1981.

⁷⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 34, col. 229, mai 1523.

⁸⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 34, col. 230, mai 1523.

⁸¹ A. Tenenti, «Il senso dello Stato», *Storia di Venezia...*, t. IV, *op. cit.*, p. 317. Sur le républicanisme, voir J. Hankins (éd.), *Renaissance Civic Humanism. Reappraisals and Reflections*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, et en particulier W.J. Connell, «The Republican Idea», p. 14–29. Voir également M. van Gelderen, Q. Skinner, *Republicanism: a shared european heritage*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002; G. Silvano, *La «Republica de' Viniziani». Ricerche sul Republicanesimo veneziano in età moderna*, Florence, Leo S. Olschki, 1993, et les remarques introductives de E. Muir, «Was There Republicanism in the Renaissance Republics? Venice after Agnadello», *Venice Reconsidered...*, *op. cit.*, p. 137–167. Sur la définition de la *Terra*, voir R. Finlay, *Politics in Renaissance Venice*, Londres, Benn, 1980, p. 54 et suiv. Voir également différents usages dans Gasparo Contarini, *La Republica e i Magistrati di Vinegia*, Vittorio Conti (éd.), Florence, Centro Editoriale Toscano, 2003 [1543]; Domenico Morosini, *De bene instituta re publica*, Claudio Finzi (éd.), Milan, Giuffrè, 1969 et à ce sujet voir G. Cozzi, «Domenico Morosini e il «De bene instituta re publica»», *Studi Veneziani*, XII, 1970, p. 405–458.

⁸² Voir par exemple, ASV, *MC, Stella*, r. 24, fol. 171, 23 août 1500; Sanudo, *Diarii*, vol. 26, col. 501, février 1519; ASV, *SM*, r. 27, fol. 50v°, 14 juillet 1543. Rappelons évidemment D. Morosini, *De bene...*, *op. cit.*

⁸³ G. Contarini, *La Republica...*, *op. cit.*, fol. VII v° et X v°.

⁸⁴ Voir par exemple: ASV, *SM*, r. 25, fol. 54v°, 23 mai 1539; ASV, *CD, Parti comuni*, f. 5, n° 203, 27 juillet 1527.

de paiement des taxes commerciales car elle entraînait une «évidente entrave des choses publiques»⁸⁵. La conscience d'un intérêt public dictait aux gouvernants les orientations d'une politique soutenue et financée par une fiscalité publique. Gasparo Contarini évoquait les dépenses et revenus publics⁸⁶ tout comme Marino Sanudo parlait «d'argent public»⁸⁷. En 1529, les sénateurs définissaient les *dazi* comme «le fondement principal des entrées publiques»⁸⁸.

Le bien commun des habitants de Venise – qui constituaient une communauté plus fictive que réelle – s'incarnait dans la notion de «bénéfice public» ou de «bien public», dont Gasparo Contarini rappelait la nécessaire défense⁸⁹. Les gouvernants s'y référaient eux-mêmes, en évoquant les ressources qui pouvaient le garantir, comme en 1550, lorsqu'ils parlaient de la construction et de la navigation des nefs privées⁹⁰. Francesco Sansovino, dans le dialogue entre un Vénitien et un étranger, faisait dire à ce dernier : «Il est vrai que vos aînés ont toujours été extrêmement vigilants au bien public de cette ville ; et ils le sont plus que jamais présentement»⁹¹. Le *pronunciamiento* de nouvelles lois ou des prises de décision ponctuelles étaient ainsi justifiés par la nécessité de pourvoir ou de défendre le bénéfice public⁹².

L'exercice de l'autorité s'apparentait dès lors à un «service public». Comme les sénateurs l'affirmaient : «C'est une chose louable et digne de l'antique institution de notre État que de vouloir s'occuper avant toute chose des enfants de ceux qui n'ont pas hésité à exposer leur propre vie dans les *servitii publici*, sans chercher aucun bénéfice particulier»⁹³. En 1539, les membres du Collegio évoquaient le «service public» assumé par Pietro Zen, orateur auprès du Seigneur turc⁹⁴, alors qu'en 1554, Domenico Trevisan, le bayle de retour de Constantinople, mentionnait

⁸⁵ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 5, n° 203, 27 juillet 1527.

⁸⁶ G. Contarini, *La Repubblica...*, *op. cit.*, fol. XXI : «*raccogliendo le entrate pubbliche*», «*rendite pubbliche*».

⁸⁷ M. Sanudo, *De origine...*, *op. cit.*, p. 96.

⁸⁸ ASV, SM, r. 21, fol. 142, 29 juin 1529.

⁸⁹ G. Contarini, *La Repubblica...*, *op. cit.*, fol. XIII. Sur les origines médiévales de la notion de bien commun, voir M. S. Kempshall, *The Common Good in Late Medieval Political Thought*, Oxford, Clarendon Press, 1999.

⁹⁰ ASV, SM, r. 31, fol. 49, 18 juillet 1550.

⁹¹ Francesco Sansovino, *Delle cose notabili che sono in Venetia*, Venise, Domenico de Franceschi, 1570 [1^{re} éd. 1561], fol. 5 v°.

⁹² ASV, SM, r. 35, fol. 141, 23 décembre 1561 ; r. 36, fol. 175, 4 juillet 1564.

⁹³ ASV, ST, r. 18, fol. 36, 16 septembre 1512.

⁹⁴ ASV, CN, r. 25, fol. 29, 3 mai 1539.

lui aussi les «*servizj publici*» liés à sa fonction⁹⁵. Au moment de la guerre de Chypre, les sénateurs recourraient fréquemment à cette expression pour qualifier l'action des Vénitiens⁹⁶.

Les problèmes qui affectaient l'ensemble de la communauté devenaient par conséquent des préoccupations publiques. En 1500, évoquant les circonstances désastreuses de la guerre contre les Turcs, qui avaient contraint à retarder le départ des galères du Levant, les sénateurs parlèrent des «*occorrentie publice importantissime*»⁹⁷. En 1564, si le convoi des galères de Beyrouth avait été annulé, les conséquences auraient été un inévitable «dommage [*danno*] public»⁹⁸. L'année suivante, les protestations des rameurs et hommes d'équipage d'une galère revenue d'Alexandrie provoquèrent, selon les sénateurs, une «indignité publique»⁹⁹.

Enfin, le «public» entrain en résonance avec plusieurs termes équivalents, en particulier l'adjectif «universel», dans la référence au «bénéfice universel»¹⁰⁰ par exemple, qui s'opposait au «*danno universel*»¹⁰¹. L'*utilità*, c'est-à-dire l'intérêt, pouvait également être «commune», voire «générale»¹⁰².

L'idée d'une sphère «publique» n'est donc en rien anachronique dans la Venise du XVI^e siècle. Certes, l'assimilation de cette sphère publique à un espace public dans sa définition habermassienne classique n'est pas nécessairement pertinente pour la période étudiée¹⁰³. Néanmoins, une conception spécifique du bien public avait été héritée de la pensée politique médiévale, et avait permis l'élaboration d'une «conscience publique» revendiquée et défendue par le groupe dominant. Dès lors, de nombreuses institutions – entendues dans un sens large – jouissaient de ce statut particulier qui supposait une implication de l'État tout

⁹⁵ E. Albèri (éd.), *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, 15 vol., Florence, Soc. ed. fiorentina, 1839–1863; série III, vol. 1, Florence, 1840, p. 178.

⁹⁶ Voir ASV, SM, r. 40, par exemple fol. 129^v, 17 octobre 1571 ou fol. 156^v.

⁹⁷ ASV, SM, r. 15, fol. 2^v–3, 20 mars 1500.

⁹⁸ ASV, SM, r. 36, fol. 175–175^v, 4 juillet 1564.

⁹⁹ ASV, SM, r. 37, fol. 67, 6 août 1565.

¹⁰⁰ Pour différents exemples voir Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 697, 10 mai 1499 ; ASV, *Quarantia criminale*, b. 22, n° 7^v ; ASV, SM, r. 13, fol. 83, 29 mars 1502 ; r. 21, fol. 146, 31 août 1529 ; r. 24, fol. 166^v, 26 septembre 1538.

¹⁰¹ ASV, CN, r. 15, fol. 22^v, 1^{er} avril 1500.

¹⁰² ASV, SM, r. 18, fol. 61, 31 mars 1515.

¹⁰³ À ce sujet, voir le programme de recherche animé par Patrick Boucheron et Nicolas Offenstadt au sein du LAMOP (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris, CNRS). Les textes sont consultables à l'adresse suivante : <http://lamop.univ-paris1.fr/lamop/LAMOP/espacepublic/index.htm>.

autant qu'un fonctionnement collectif. C'était en particulier le cas de la navigation publique.

«Privé» et «particulier»

Le «public» et le «privé» n'étaient toutefois pas envisagés dans une simple relation d'opposition¹⁰⁴. Les contemporains eux-mêmes révélaient, dans leur emploi des termes, une conception plus nuancée du lien dialectique entre les deux concepts. En réalité, deux termes différents se fondaient dans l'antagonisme au «public»: le «privé» et le «particulier», chacun avec un sens bien spécifique, le premier d'une définition plus générale et le second d'un usage plus fréquent, qui faisait davantage référence aux individus eux-mêmes et à leurs intérêts propres.

En effet, le «privé» relevait d'une catégorie plus abstraite et théorique. Les sénateurs évoquaient, à propos du départ des galères, «l'intérêt tant public que privé»¹⁰⁵. Lorsqu'il s'agissait du métier de la laine, on parlait des grands bénéfices qu'il apportait «*in publico et in privato*»¹⁰⁶. Dans son traité politique, Gasparo Contarini expliquait ainsi: «*Perche il cittadino è huomo libero; et tutti questi servono o servitù publica, o privata*»¹⁰⁷...» En 1523, lors de son premier discours après son élection, le nouveau doge Andrea Gritti reprit plusieurs des *topoi* politiques de l'époque: il voulait aider les pauvres gentilshommes, de même que «le public et le privé»¹⁰⁸. La figure rhétorique était ici efficace et permettait d'insister sur la complémentarité des deux sphères. Il en était de même pour de nombreuses activités économiques qu'on disait garantir les bénéfices du secteur public comme des personnes privées, tel le secteur de la laine¹⁰⁹ ou la navigation commerciale¹¹⁰. À l'inverse, la contrebande provoquait un grand dommage «*così privato come publico*»¹¹¹. En 1526, l'attitude du capitaine des galères d'Alexandrie fut dénoncée par les sénateurs, qui l'accusaient de provoquer «*maximo danno, così privato come publico*»¹¹². En 1541, la diminution du commerce et la concurrence étrangère entraî-

¹⁰⁴ G. Chittolini, «Il 'privato'...», art. cité, p. 569.

¹⁰⁵ ASV, SM, r. 17, fol. 119, 10 février 1511.

¹⁰⁶ ASV, SM, r. 17, fol. 149v°, 1511.

¹⁰⁷ G. Contarini, *La Repubblica...*, *op. cit.*, fol. X.

¹⁰⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 34, col. 228-229, mai 1523.

¹⁰⁹ ASV, SM, r. 17, fol. 149 v°, 1511.

¹¹⁰ ASV, SM, r. 17, fol. 119, 10 février 1511.

¹¹¹ ASV, SM, r. 21, fol. 73 (II), 28 janvier 1528.

¹¹² ASV, SM, r. 21, fol. 73, 28 janvier 1528.

naient un «*gravissimo danno si del publico come delli privati abitanti*»¹¹³. Les deux catégories ne s'opposaient donc pas seulement et entraient parfois dans une relation de complémentarité.

Le «privé» était plutôt associé à des catégories générales telles que l'intérêt, les bénéfices, les dommages, et faisait référence à un ensemble d'individus, à une collectivité indéfinie de personnes non identifiées, mais qui possédait une existence idéelle suffisante pour être évoquée en tant que telle. Par exemple, les textes politiques ou les chroniques faisaient à plusieurs reprises mention de «citoyen privé»¹¹⁴, comme le faisaient les textes normatifs, tel ce décret du Sénat à propos de la navigation des galères comparant le bénéfice de la Seigneurie et celui des «citoyens privés»¹¹⁵. Ces citoyens privés constituaient un groupe aux contours flous mais fondaient néanmoins une entité collective.

Ainsi le «privé» n'évoquait pas l'intime ou le caché mais plutôt un ensemble d'individus considérés en situation privée. Public et privé étaient associés aussi souvent qu'opposés, et semblaient qualifier une même réalité de deux points de vue différents. Les mêmes individus pouvaient représenter ces deux sphères, mais ce n'était pas leur identité qui les définissait. C'était le moment, le lieu et la situation dans lesquels ils agissaient qui permettaient de qualifier leurs actions. Ainsi, les individus *en situation privée* définissaient une catégorie d'action relevant du privé, mais à un tout autre moment, ils pouvaient, *en situation publique*, agir au nom de l'État¹¹⁶. Il n'y avait donc pas des individus privés formant une sphère «privée», mais des situations dans lesquelles ils assumaient cette caractéristique.

«*Particular*» était en comparaison d'un usage plus fréquent dans les documents. Le terme correspondait davantage au sens actuel de «privé», à commencer par le sens de «spécifique», dans une acception neutre du terme. Ainsi en était-il de cet inventaire «particulier» des marchandises se trouvant à Venise et dans le Stato, appartenant aux Turcs et aux juifs¹¹⁷ ou de cette «*particular nota delle robbe à collo per collo*» des marchandises se trouvant à Chypre et devant être menées à Venise¹¹⁸. En 1539, une délibération du Sénat évoquait les «*servitii particolari soi*

¹¹³ ASV, SM, r. 26, fol. 44v°, 2 juin 1541.

¹¹⁴ G. Contarini, *La Repubblica...*, *op. cit.*, fol. XX v°; voir aussi Sanudo, *Diarii*, vol. 13, col. 479, février 1512: Luca Tron «*ch'è privato cittadino*».

¹¹⁵ ASV, SM, r. 15, fol. 50v°–51, 11 janvier 1501.

¹¹⁶ Voir, par exemple, ASV, SM, r. 15, fol. 50v°.

¹¹⁷ ASV, SM, r. 24, fol. 69, 15 septembre 1537.

¹¹⁸ ASV, SM, r. 24, fol. 87v°, 22 octobre 1537.

et d'altri», c'est-à-dire les affaires privées, qu'elles fussent propres ou d'autrui¹¹⁹. Résumant une correspondance privée, Marino Sanudo parlait souvent de «*lettera particular*»¹²⁰. Les «*occupatione particular*» étaient les occupations spécifiques d'individus particuliers, en dehors de toute fonction et occupation publique liée à la pratique du pouvoir¹²¹.

Utilisé comme substantif et au pluriel – «les particuliers» –, le terme s'appliquait aux «individus particuliers», aux «*particular persone*»¹²². Voyons par exemple cette lettre envoyée en 1533 à l'orateur vénitien en Angleterre où il était affirmé que la prospérité du commerce vénitien provenait «de la disposition et volonté des particuliers de commercer leurs biens [*faculta sue alli viagi*]»¹²³. Les individus particuliers étaient ici considérés dans leur individualité mais constituaient au final un groupe défini.

Le «*particular*» s'opposait davantage au «public» et par là même à la collectivité et à la communauté. En 1524, lors de la discussion au Sénat de l'un des chapitres de l'*incanto* des galères de Barbarie, certains sénateurs expliquèrent qu'il concernait «l'intérêt particulier des marchands et non celui de l'*incanto* susdit»¹²⁴. De même, en 1543, un autre décret du Sénat dénonçait la concurrence de la cité d'Ancône et ses conséquences sur le commerce vénitien en accusant «les insatiables appétits de certains de nos nobles, citoyens et sujets», qui «au mépris des lois et dispositions de cette *ben instituta Republica* et sans aucune charité pour la patrie» ne pensaient qu'au «*commodo loro particular*»¹²⁵. Dans les textes, la dichotomie entre le *publico* et le *particular* était ainsi fréquente. La dissension entre l'intérêt *des* particuliers et l'intérêt *du* «public» était un thème récurrent dans le discours politique, spécialement dans cette articulation entre *des* individus pluriels et *la* communauté au singulier. On la retrouvait à de nombreuses reprises dans les débats concernant la navigation. En 1500 par exemple, à propos de la navigation des galères et de l'approvisionnement en blé, Marino Sanudo parla du «combat entre les magasins pleins et les magasins vides, et entre le bien particulier et le bien public»¹²⁶. En 1519, il rapporta un débat

¹¹⁹ ASV, SM, r. 25, fol. 81, 9 août 1539.

¹²⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 26, col. 358, 11 janvier 1519; vol. 58, col. 88, 2 avril 1533.

¹²¹ ASV, SM, r. 23, fol. 43v°, 29 juin 1534.

¹²² ASV, SM, r. 23, fol. 175, 12 août 1536.

¹²³ ASV, SM, r. 22, fol. 227v°, 22 décembre 1533.

¹²⁴ ASV, CN, r. 20, fol. 6, 9 mai 1524.

¹²⁵ ASV, SM, r. 27, fol. 50v°, 14 juillet 1543.

¹²⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 84, 14 janvier 1500.

et les propos de Tommaso Mocenigo de Leonardo, *provveditore sopra la mercadantia*, qui dénonçait ses collègues partisans du «bien particulier» de ceux qui avaient des intérêts dans le voyage de Syrie «et non du public»¹²⁷. L'antagonisme se manifestait spécialement dans le fait que certains préféraient «*ogni suo comodo et appetito particular* au bénéfice public»¹²⁸.

Les relations entre les deux sphères ne se limitaient néanmoins pas à une opposition. La fortune des individus particuliers assurait également la fortune de la cité et de la communauté, et la convergence d'intérêt entre les uns et les autres était une autre figure rhétorique possible, déployée dans certains discours politiques. Les sénateurs, à propos de la concurrence des marchands étrangers, parlaient d'un «dommage très grand tant du public que de nos marchands particuliers»¹²⁹. Ils devaient également statuer sur la fonction d'arbalétriers, car elle avait sans cesse produit «*un grandissimo beneficio così al pubblico come al particolare d'essi gentil'homini nostri*»¹³⁰. En septembre 1529, craignant l'approche des armées impériales et françaises, les sénateurs dirent la nécessité de légiférer, «autant pour le bénéfice de notre État que pour la conservation et la sécurité des capitaux particuliers»¹³¹. Il en était de même en matière économique : ainsi, la laine assurait un grand bénéfice «*non solum al pubblico, ma in particolari à cadauno habitante in questa citta*»¹³², de même que de la navigation, «*nel pubblico et nelli particolari*», provenait un immense bienfait¹³³. Les galères devaient par conséquent naviguer en toute sécurité, «pour le bénéfice des *cose nostre* et des marchands»¹³⁴, «*per il rispetto pubblico, come particolare di mercadanti*»¹³⁵, pour «l'intérêt [*utile*] public et de nos marchands et de nos sujets»¹³⁶. Toujours à propos des galères marchandes – celles de Beyrouth en l'occurrence – il fallait pourvoir à leur sécurité pour le bénéfice «des *cose nostre* et de celles des particuliers»¹³⁷. L'*utilità* des particuliers convergeait avec le

¹²⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 27, col. 456, 8 juillet 1519.

¹²⁸ ASV, SM, r. 23, fol. 178, 7 septembre 1536.

¹²⁹ ASV, SM, r. 20, fol. 11, 12 avril 1522.

¹³⁰ ASV, SM, r. 28, fol. 60, 29 juin 1545.

¹³¹ ASV, SM, r. 21, fol. 151v°–152v°, 17 septembre 1529.

¹³² ASV, SM, r. 22, fol. 120, 11 mars 1532.

¹³³ ASV, SM, r. 22, fol. 175, 5 mars 1533 ; voir également r. 22, fol. 198v°, 5 juillet 1533 ; r. 26, fol. 44v°, 2 juin 1541 ; r. 29, fol. 208v°, 20 juillet 1548.

¹³⁴ ASV, SM, r. 27, fol. 127, 9 août 1544.

¹³⁵ ASV, SM, r. 27, fol. 127, 12 août 1544.

¹³⁶ ASV, SM, r. 2, livre IV, fol. 29, 6 mars 1531, Alexandrie.

¹³⁷ ASV, SM, r. 29, fol. 124, 19 août 1547.

bénéfice public, comme dans ce décret de 1551 où il fut affirmé que la loi concernant l'élection des *nobili da poppa* était «*di beneficio grande del publico, et utilità de particolari*»¹³⁸.

«Public», «privé», «particulier» : trois termes que les acteurs usaient constamment pour qualifier des systèmes économiques et commerciaux grâce auxquels convergeaient les intérêts des uns et des autres. Leur fréquence justifie donc la terminologie de navigation publique et privée, ainsi que la réflexion en termes de répartition des fonctions et des tâches entre les institutions publiques et les entrepreneurs privés. La relation spécifique qui se nouait dès lors entre l'État et les acteurs, à travers la dialectique et l'équilibre entre bien public et intérêts privés, était au cœur du dispositif économique vénitien. Au-delà des enjeux strictement économiques, les implications politiques et sociales engendrées par de telles conceptions doivent être intégrées à l'analyse des évolutions des infrastructures commerciales au XVI^e siècle.

3. *Les enjeux publics de la navigation d'État et les termes de l'accord*

Les fonctions publiques de la navigation d'État

Les convois de galères assumaient des fonctions publiques essentielles qui constituaient la raison même de l'organisation¹³⁹. Le système répondait à des choix politiques significatifs qui s'inséraient dans un cadre idéologique complexe, car la dimension publique des convois de galères était constitutive de leur existence même.

Le service armé était l'une des missions «publiques» essentielles de l'organisation. Le principe de la réquisition avait présidé à la création des convois qui rassemblaient des navires armés exploités à des fins commerciales en temps de paix. Les grandes galères marchandes étaient aptes à servir en armada, et devaient rejoindre la flotte armée en cas de nécessité¹⁴⁰. Lorsque les galères étaient réquisitionnées, l'expédition commerciale était provisoirement interrompue. Le patron se voyait

¹³⁸ ASV, SM, r. 31, fol. 100, 23 mars 1551.

¹³⁹ C. Judde de Larivière, «Navires, terres et bons d'État : les exigences publiques d'activités économiques privées dans la Venise de la fin du Moyen Âge», *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n° 88, 2002, p. 123–132.

¹⁴⁰ F.C. Lane, «Fleets...», art. cité ; J.R. Hale, «Men...», art. cité ; M.E. Mallett, J.R. Hale, *The Military Organization of a Renaissance State: Venice, 1400 to 1617*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

confier des fonctions et un titre militaires (il devenait «sopracomite»), et il devait se plier aux ordres du capitaine général de la mer. Par ailleurs, les galères marchandes jouaient un rôle important dans le domaine de la formation navale des jeunes officiers. Les sopracomites ou les capitaines avaient fréquemment commencé leur apprentissage à bord des galères marchandes qui permettaient aussi la formation d'un personnel maritime spécialisé et professionnel. Les officiers, comme les rameurs et les techniciens de bord pouvaient également, en temps de paix, se perfectionner et approfondir leurs connaissances techniques. Les gouvernants savaient qu'ils disposaient ainsi d'hommes d'équipage et de cadres militaires compétents. Dans le domaine de la défense du Stato, la navigation publique était donc un des piliers du dispositif militaire, qui apportait «bénéfice et sécurité à la navigation, augmentait la *marinarezza* et permettait l'exercice de nos nobles et citoyens dans les *cose maritime*»¹⁴¹.

Une autre fonction publique constitutive même de l'organisation relevait du domaine financier et de la perception par l'État des nolis, taxes commerciales et *dazi* (octrois). À la fin du Moyen Âge, la fiscalité vénitienne reposait sur deux formes principales de prélèvements : une fiscalité indirecte fondée sur la perception des taxes commerciales et douanières d'une part, et l'emprunt public d'autre part¹⁴². La première permettait de couvrir les dépenses ordinaires, tandis que l'État recourait surtout au second pour financer la guerre ou les dépenses exceptionnelles. Les nolis de galères constituaient des entrées secondaires qui occupaient une place mineure dans le dispositif fiscal. Mais le budget de la cité reposait principalement sur les *dazi*, taxes indirectes sur le commerce et la consommation, qui s'appliquaient à l'ensemble des produits entrant et sortant de la lagune. Le dynamisme de l'activité commerciale vénitienne garantissait des prélèvements réguliers et abondants. Les marchands vénitiens, contraints de transiter par la lagune, assuraient la prospérité de Venise. Les cargaisons des galères étaient constituées de marchandises précieuses et chères sur lesquelles l'État percevait des taxes élevées. Par ailleurs, la régularité des convois

¹⁴¹ ASV, SM, r. 34, fol. 43-43v°, 13 mai 1558.

¹⁴² Sur l'organisation de la fiscalité vénitienne, voir les synthèses de J.-C. Hocquet, «Venice», R. Bonney (éd.), *The Rise of the Fiscal State in Europe, c. 1200-1815*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 381-415 ; L. Pezzolo, «La finanza pubblica : dal prestito all'imposta», *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 703-751.

et surtout la surveillance à laquelle ils étaient soumis assuraient une perception régulière des taxes.

La fonction publique des convois de galères s'exprimait aussi au-delà des intérêts spécifiques de l'État, en matière de recrutement. À en croire le fameux «testament politique» du doge Tommaso Mocenigo en 1423, et même si les chiffres doivent être davantage considérés comme l'expression d'un objectif plutôt que comme un bilan, 45 galères (grosses galères et galères légères) employaient à cette époque environ 11 000 hommes d'équipage¹⁴³. Les rameurs, dotés d'une compétence de marin reconnue, étaient enrôlés avec solennité place Saint-Marc avant le départ des navires : derrière le banc de recrutement, trompettes, fifres et drapeaux devaient attirer les volontaires et permettre aux patrons de réunir et de compléter rapidement l'équipage¹⁴⁴. Le secteur avait donc une fonction importante pour le groupe social des *popolani* résidant à Venise et dans le Stato, en Grèce et en Dalmatie en particulier¹⁴⁵. On comptait environ deux cents rameurs par galère, en plus des autres membres d'équipage¹⁴⁶. Considérant qu'à la fin du XV^e siècle, jusqu'à 20 galères pouvaient prendre la mer, environ 4 000 rameurs étaient alors employés. Une proportion importante d'hommes issus du *popolo* vénitien était donc potentiellement employée à bord des galères marchandes.

Par ailleurs, au début du XVI^e siècle encore, le service à bord des galères marchandes n'était pas dépourvu d'un certain attrait : la vie à bord créait un lien symbolique entre les hommes d'équipage, les marchands et les nobles qui naviguaient ensemble plusieurs mois durant.

¹⁴³ *Bilanci generali*, Commissione per la pubblicazione dei Documenti Finanziari della Repubblica di Venezia (éd.), Serie II, vol. 1, t. 1, Venise, 1912, p. 95. Ce document requiert d'être lu avec prudence (A. M. Stahl, «The Deathbed Oration of Doge Mocenigo and the Mint of Venice», *Mediterranean Historical Review*, 10, 1995, p. 284–301). Néanmoins, les chiffres avancés demeurent intéressants car ils reflètent ce qui correspondait, à l'époque, à une situation idéale.

¹⁴⁴ U. Tucci, «Costi...», art. cité, p. 189.

¹⁴⁵ F. C. Lane, «Wages...», art. cité ; A. Ducellier *et al.*, *Les chemins de l'exil : bouleversements de l'Est européen et migrations vers l'Ouest à la fin du Moyen Âge*, Paris, A. Colin, 1991, p. 154 et suiv.

¹⁴⁶ ASV, SM, r. 24, fol. 124v^o–125, 16 mars 1538 : liste détaillée de l'équipage portant également le salaire mensuel : *comito* (55 lires), *paron* (40), homme du conseil (40), écrivain de bord (31), *scrivano* (18), 3 maistrances (20), 3 apprentis de *maestranze* (6), 8 *compagni* (20), 6 *provieri* (12), 6 *portolati* (11), 153 rameurs («payés comme ceux des galères légères»), 4 nobles (40), 1 chapelain (15), 1 barbier (20), 1 pilote (24), 1 *curazer* (20), 4 *capi de bombardieri* (30), 12 *sottocapi de bombardieri* (18), 1 *favoro* (15), 100 *provisionati* (12), 1 *capo de provisionati* (48). Pour des comparaisons, voir D. Stöckly, *Le système... op. cit.*, p. 278, la composition de l'équipage au début du XV^e siècle et J. R. Hale, «Men...», art. cité, p. 309–311, pour le début du XVII^e siècle.

Des relations privilégiées se tissaient alors entre des individus d'origines différentes, combinant clientélisme, solidarité et hiérarchie¹⁴⁷. Elles trouvaient à s'exprimer par la suite à diverses occasions et les *popolani* savaient en tirer profit. Pour l'État, il fallait donc permettre un accès équitable aux métiers de marin, rameur et officier de bord. Évoquant les écrivains de bord (*scrivani di galia*) en 1533, le Sénat expliqua qu'il était important d'assurer l'accès à tous ceux qui le désiraient, car «notre État a toujours eu à cœur *l'utile et commodo* de nos citoyens, et a en permanence veillé [...] à ce que les offices soient distribués de façon que chacun puisse y participer»¹⁴⁸.

En outre, les rameurs et hommes d'équipage bénéficiaient d'avantages secondaires, et en particulier de la *portata*, une quantité déterminée de marchandises fixée par le Sénat, qu'ils pouvaient stocker sous le banc afin de pratiquer une petite activité commerciale¹⁴⁹. Par exemple, en 1511, le Collegio permit aux rameurs qui se présentaient armés sur les *galere da mercato* de ramener du vin et de la graisse sans devoir payer aucune redevance¹⁵⁰. En 1536, un décret évoquant la *portata* des écrivains de bord la définit comme le moyen de «récompenser leurs efforts et leur mission dans la surveillance des galères»¹⁵¹. Au milieu du XVI^e siècle, les «officiers, compagnons, arbalétriers et la chiourme» d'une des galères revenues de Beyrouth vinrent réclamer une compensation financière parce qu'ils avaient été contraints de jeter par-dessus bord des marchandises, dont une partie de leur *portata*, pour éviter que le bateau ne chavire lors d'une tempête¹⁵². L'intérêt porté par les sénateurs à leur requête montre bien l'importance qu'ils accordaient à la *portata*. Plus généralement, dans certains quartiers à l'est de la ville, à proximité de l'Arsenal et du port, il est probable que la plupart des familles subsistaient au moins en partie grâce à l'exercice de métiers liés à la navigation des galères. En plus des emplois de rameurs et

¹⁴⁷ À ce sujet, et pour un exemple intéressant des liens créés par la navigation, même si à bord d'un navire privé, nous nous permettons de renvoyer à notre traduction du récit de Pietro Querini et de deux marins, Cristoforo Fioravante et Nicolò de Michiel, dont la nef fit naufrage au large de la Norvège en 1431 : Pietro Querini, Cristoforo Fioravante, Nicolò de Michiel, *Naufragés*, C. Judde de Larivière (éd.), Toulouse, Anacharsis, 2005. Voir également l'édition italienne *Il naufragio della Querina*, P. Nelli (éd.), Rome, Nutrimenti, 2007.

¹⁴⁸ ASV, SM, r. 22, fol. 175, 5 mars 1533.

¹⁴⁹ J.-C. Hocquet, «La gente...», art. cité, p. 503.

¹⁵⁰ ASV, SM, r. 16, fol. 90v°, 27 septembre 1511.

¹⁵¹ ASV, SM, r. 23, fol. 181, 29 septembre 1536.

¹⁵² ASV, SM, r. 31, fol. 24v°, 15 avril 1550.

d'hommes d'équipage, la construction des galères marchandes ou des navires armés assurait l'embauche de nombreux ouvriers à l'Arsenal¹⁵³. La subsistance d'une partie importante de la population vénitienne en dépendait largement.

Enfin, si les patriciens avaient le privilège de l'investissement dans la navigation publique, ils faisaient parfois appel à d'autres investisseurs pour rassembler le capital nécessaire, *popolani* ou étrangers attirés par les bénéfices à réaliser¹⁵⁴. Grâce à de micro-investissements, qui une nourrice, qui un batelier, pouvaient confier quelques livres à un patricien dans l'espoir d'en percevoir un menu revenu¹⁵⁵.

La navigation publique : prestige et honorabilité

Le prestige des galères aux yeux de la communauté vénitienne constituait un facteur important du succès des convois. Dès le XIV^e siècle, l'organisation était devenue un système de transport particulièrement fiable et régulier qui contribuait ainsi largement à assurer à la Sérénissime son excellente réputation dans l'ensemble du bassin méditerranéen. Les marchands vénitiens et étrangers savaient qu'ils pouvaient se fier à la ponctualité des *mude*. Les convois constituaient par conséquent un motif d'orgueil pour les Vénitiens, qui y voyaient le symbole de leur économie, de leur puissance et de leur hégémonie commerciale¹⁵⁶. Au début du XVI^e siècle, les chroniqueurs Marino Sanudo et Girolamo Priuli ne manquaient pas d'évoquer le départ des galères marchandes, ainsi que les diverses péripéties liées à leur navigation. Ce profond attachement au système était un élément indissociable de la nature même de l'organisation.

Au fil des ans, les gouvernants avaient instauré différents registres de discours, créant une rhétorique spécifique réservée aux convois de galères. De la fin du XV^e siècle aux années 1570, alors même que leur

¹⁵³ R. C. Davis, *Shipbuilders...*, *op. cit.* ; R. C. Davis, «Arsenal and *Arsenalotti*: Workplace and Community in Seventeenth-Century Venice», T. M. Safley, L. N. Rosenband (éd.), *The Workplace Before the Factory: Artisans and Proletarians*, Ithaca, Londres, Cornell University Press, 1993, p. 180–203.

¹⁵⁴ G. Luzzatto, «Piccoli e grandi mercanti nelle città italiane del Rinascimento», *Storia e teoria economica in onore di G. Prato*, Turin, Tip. Baravalle e Falconieri, 1931, p. 27–49 ; p. 44.

¹⁵⁵ L. Greco, «Sulle rotte...», art. cité ; A. Ducellier, «Le Registre de G. Manzini, notaire de galée (1472–1476)», *Les Cahiers de Tunisie*, 43/155–156, 1993, p. 513–534.

¹⁵⁶ Par exemple, ASV, SM, r. 18, fol. 30, 18 mai 1514.

activité tendait à décroître régulièrement, on retrouve dans les registres du Sénat les figures obligées de discours politiques vantant les qualités de la navigation vénitienne et des galères marchandes. «Les galères du voyage sont la principale force de notre commerce, et donnent la principale *utilità* [i.e. intérêt] à notre cité¹⁵⁷.» Il ne faut pas différer leur voyage car tout le monde sait «combien elles sont profitables à la Seigneurie»¹⁵⁸. L'honneur et la réputation de l'État vénitien reposaient en grande partie sur leur navigation. Il fallait songer à armer de nouvelles galères «pour l'honneur et la réputation de notre État»¹⁵⁹. Si «nos aïeux [*maggiori nostri*] » avaient toujours été attentifs aux «choses maritimes», c'est parce qu'ils savaient que leur État et leur réputation en dépendaient¹⁶⁰. Encore en 1558, les sénateurs rappelaient «de quelle réputation et bénéfice ont été les *galee grosse* pour notre État»¹⁶¹. Enfin, ils savaient également combien la sécurité des galères était essentielle «d'abord pour l'honneur et la réputation de notre État, puis pour le bénéfice des marchands et de tant d'autres qui y ont des intérêts»¹⁶².

Les bienfaits des galères étaient «universels». Ainsi les galères d'Alexandrie permettaient-elles le «*commodo* et la satisfaction universels de cette ville»¹⁶³. En outre, leur navigation n'était «pas seulement utile mais aussi nécessaire à nos affaires»¹⁶⁴. Les galères devaient naviguer «autant pour l'honneur et l'intérêt de notre Seigneurie que pour le bien et le *commodo* de nos marchands et de nos sujets»¹⁶⁵. Il fallait assurer la sécurité de la navigation «pour la réputation de notre État et pour le bénéfice de nos sujets et de nos marchands»¹⁶⁶. La population toute entière, enfin, profitait de la navigation des navires vénitiens qui permettait «le bénéfice de la navigation et de nos *dazi*» mais également l'emploi de calfats, charpentiers et autres artisans, de même que d'autres «pauvres personnes»¹⁶⁷. En effet, la navigation des galères apportait «commodité et utilité au public comme aux particuliers et était désirée par tous nos sujets, car chacun connaît l'honneur et la réputation que

¹⁵⁷ ASV, SM, r. 14, fol. 199v°, 8 novembre 1499.

¹⁵⁸ ASV, SM, r. 15, fol. 29v°, 28 août 1500.

¹⁵⁹ ASV, SM, r. 22, fol. 55v°, 6 décembre 1530.

¹⁶⁰ ASV, SM, r. 22, fol. 150, 17 août 1532.

¹⁶¹ ASV, SM, r. 34, fol. 43, 13 mai 1558.

¹⁶² ASV, SM, r. 22, fol. 196v°, 16 juin 1533.

¹⁶³ ASV, SM, r. 36, fol. 169, 17 juin 1564.

¹⁶⁴ ASV, SM, r. 15, fol. 65, 28 avril 1501.

¹⁶⁵ ASV, SM, r. 16, fol. 42v°, 22 mai 1504.

¹⁶⁶ ASV, SM, r. 22, fol. 57, 31 décembre 1530.

¹⁶⁷ ASV, SM, r. 22, fol. 105, 30 décembre 1531.

cela apporte à notre État»¹⁶⁸. Certes, ces déclarations tenaient davantage du formulaire et reprenaient un énoncé d'usage, largement codifié. Mais elles constituaient les fondements essentiels de la rhétorique politique vénitienne en matière de navigation commerciale.

La tradition reposait sur cette relation nécessaire entre la cité et la mer, ses habitants et le commerce. Au début du XVI^e siècle, le chroniqueur Girolamo Priuli rappelait combien l'histoire de Venise s'était nourrie de cette relation étroite :

L'exaltation de la ville avait d'abord été le fait de la clémence de Dieu, puis sans aucun doute de la navigation et des trafics de marchandises, et ces marchandises ont été la cause de sa croissance jusqu'à la situation dans laquelle elle est aujourd'hui. En vérité, le commerce alimentait toute la cité, autant les pauvres que les riches, si bien que, en ne naviguant pas comme d'habitude et en ne procédant pas aux trafics habituels, c'était au-delà de toute la cité, la Seigneurie elle-même qui en pâtissait dans le domaine des *decime*, des taxes et autres impôts de la cité¹⁶⁹.

À cette époque, l'analogie entre la fortune de la ville et celle de la navigation restait fréquente :

Cette République bien instituée ayant de tout temps, par différentes décisions et sentences, veillé à ce que la navigation fût, avec le plus de réputation possible, non seulement préservée mais aussi augmentée pour le bénéfice de nos *dazi*, de nos marchands et le *viver de tutto il populo*¹⁷⁰.

Tout le monde désirait voir les galères naviguer et assurer à chacun un bénéfice¹⁷¹ : «La navigation a de tout temps été considérée comme le fondement principal de notre ville, car de là provient, et pour le public et pour les *particolari*, de grands bénéfices¹⁷².» «Le commerce des épices a toujours été considéré de grande importance et un bienfait public pour cette cité¹⁷³.»

L'assimilation de la fortune de Venise et de celle de ses marchands provenait également de la confusion qui existait entre le groupe patricien et celui des marchands. Juridiquement et socialement, l'émergence du patriciat avait en effet été liée à la constitution d'une élite marchande. Les nobles s'étaient octroyés le monopole des investissements les plus

¹⁶⁸ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 65v°, 21 janvier 1542, Beyrouth.

¹⁶⁹ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 256, janvier 1500.

¹⁷⁰ ASV, *SM*, r. 23, fol. 45v°, 16 juillet 1534.

¹⁷¹ ASV, *SM*, r. 22, fol. 68, 4 mars 1531.

¹⁷² ASV, *SM*, r. 22, fol. 175, 5 mars 1533.

¹⁷³ ASV, *SM*, r. 27, fol. 50v°, 14 juillet 1543.

rémunérateurs, en particulier de la navigation publique, assurant ainsi leur enrichissement. Au début du XVI^e siècle, la situation était plus complexe, mais dans les représentations comme dans le dispositif économique vénitien, le commerce maritime occupait une place fondamentale. L'image d'une ville toute entière dédiée au commerce et dépendant de ses marchands s'était imposée et transmise de génération en génération. Idéalement, elle reposait sur un accord tacite et unanime, grâce auquel chacun, à Venise, retirait sa part de bénéfices des trafics maritimes.

Il était donc essentiel que chaque patricien puisse collaborer à la navigation publique, grâce aux enchères qui assuraient la publicité de l'offre¹⁷⁴. Celles-ci renforçaient l'égalité au sein du groupe nobiliaire, autre figure convenue des discours officiels vénitiens¹⁷⁵. Ainsi le Sénat affirmait qu'il était «*conveniente usar equalita a tuti*»¹⁷⁶ à propos du prix des marchandises. En effet, «sous une *ben instituta Republica*, il n'est pas supportable que l'un soit avantagé plus que l'autre, mais au contraire tous doivent être égaux, comme c'est juste et honnête¹⁷⁷.» Il fallait empêcher les *maone*, un type d'association monopolistique, car en interdisant la participation des autres patriciens, elles portaient «préjudice aux choses publiques»¹⁷⁸. Dans une société où les patriciens incarnaient l'État et représentaient le bien de la communauté, les convois apparaissaient donc comme l'organisation la plus adéquate pour l'expression des différentes missions publiques de l'élite marchande.

La navigation publique ne peut donc être considérée selon le seul prisme économique. Certes, il s'agissait d'une infrastructure commerciale favorisant les échanges entre Venise, le bassin méditerranéen et l'Europe du Nord. Mais il s'agissait également d'une institution permettant l'expression et la démonstration de l'autorité économique détenue par le groupe patricien dans son ensemble. L'existence même des convois de galères publiques avait garanti la perpétuation de cette autorité et en avait constitué l'une des formes essentielles. L'organisation recouvrait donc des fonctions politiques et sociales qui renforçaient à leur tour le dispositif idéologique élaboré par le groupe patricien pour assurer sa domination.

¹⁷⁴ F. Garrisson, «Sur les ventes publiques dans le droit méridional des XIII^e et XIV^e siècles», *Mélanges Pierre Tisset*, Montpellier, Faculté de droit, 1970, p. 207-246.

¹⁷⁵ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 74.

¹⁷⁶ ASV, SM, r. 15, fol. 2v^o-3, 20 mars 1500.

¹⁷⁷ ASV, CN, r. 20, fol. 129, 22 août 1527.

¹⁷⁸ ASV, SM, r. 17, fol. 111, 10 octobre 1510. Au sujet des *maone*, voir chapitre 4, p. 179.

Intérêts privés et bien commun : une définition de l'État vénitien au XVI^e siècle

À Venise, par une sorte de syllogisme – les patriciens étaient les marchands et les marchands assuraient le bien de la communauté –, les patriciens affirmaient défendre simultanément leurs intérêts privés et le bien de la communauté. En tant qu'acteurs économiques et dépositaires de l'autorité publique, ils établissaient ainsi un lien étroit entre ce qu'ils considéraient comme le bien commun et ce qu'ils savaient relever de leurs intérêts privés. Au XVI^e siècle, il s'agissait encore d'une ressource essentielle dans le répertoire discursif à l'usage des dominants¹⁷⁹. Ainsi, lorsqu'en 1511, le Sénat évoqua les malheurs des patriciens Filippo Bernardo et ses frères, fils de Dandolo, qui demandaient l'aide de l'Arsenal pour secourir leur nef, on parla de «dommage non seulement pour ces gentilshommes et leurs associés, mais aussi d'incommodité publique»¹⁸⁰. De la même façon, en 1529, le Sénat proposa de débattre à propos de la navigation des galères, invoquant «autant le bénéfice universel que celui de notre État et de nos marchands»¹⁸¹. Le discours élaboré par les gouvernants perpétuait une tradition ancienne. Les dirigeants étaient soucieux de pérenniser cet attachement traditionnel au commerce maritime, solidement ancré dans l'idéologie politique de la lagune. Lorsqu'au début du XVI^e siècle, de sérieuses difficultés économiques et politiques obligèrent les gouvernants à diminuer partiellement les subventions accordées au secteur commercial public, ces derniers ne cessaient pourtant de rappeler l'attachement de tous à la navigation commerciale¹⁸². Ils ne se lassaient pas d'évoquer le lien, voire la dépendance, de Venise à l'égard du secteur maritime, même si de fait, leur politique visait à diminuer l'engagement de l'État dans ce domaine¹⁸³.

La question de l'intérêt – public ou privé – constituait alors un enjeu politique et discursif essentiel pour les tenants du pouvoir. Les patriciens s'affirmaient comme les dépositaires d'une mission providentielle de défense du bien commun et des intérêts de la communauté. La conscience qu'ils en avaient justifiait, à leurs yeux, leur domination politique. Cette double qualification entraînait une ambiguïté consti-

¹⁷⁹ F. De Vivo, *Information...*, *op. cit.*, p. 87–88.

¹⁸⁰ ASV, SM, r. 17, fol. 127^v, 16 juin 1511.

¹⁸¹ ASV, SM, r. 21, fol. 146, 31 août 1529.

¹⁸² ASV, SM, r. 14, fol. 199^v, 8 novembre 1499.

¹⁸³ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 697, 10 mai 1499; ASV, SM, r. 18, fol. 30, 18 mai 1514.

tutive des structures politiques vénitiennes. Francesco Guicciardini relevait déjà :

En effet, le gouvernement des Vénitiens est, certes, entre les mains des gentilshommes, cependant ces gentilshommes ne sont pas autre chose que des citoyens privés, si nombreux et de condition et de qualité si diverses que l'on ne peut nier qu'ils ne participent pour beaucoup du gouvernement populaire¹⁸⁴.

En pratique, l'intérêt général était évidemment celui de la classe dominante. Cette identification des intérêts spécifiques des dominants avec le bien public était une figure politique classique à l'époque médiévale. Traditionnellement, le roi incarnait la puissance publique. Le pouvoir tirait « sa légitimité de l'exigence de bien commun (autre traduction possible de l'*utilitas publica* [...]) » et de ce fait était « justifié par le droit naturel »¹⁸⁵. À Venise toutefois, c'était l'ensemble des patriciens qui incarnait l'autorité souveraine du prince, qui devenait ainsi une figure collective, émanation d'un groupe qui assimilait ses intérêts propres avec ceux de la communauté¹⁸⁶. Marino Sanudo affirmait ainsi que le « [Grand] Conseil était le *signor* de la ville »¹⁸⁷. En effet, chaque patricien était membre du Grand Conseil, et les membres du Grand Conseil constituaient, dans leur ensemble, l'État.

Ce principe avait été affirmé à un moment spécifique de l'histoire vénitienne et dans un contexte démographique et social qui permettait la viabilité d'un tel modèle. Dans la pratique, l'État *était* le patriciat, car, sauf rares exceptions, tous les membres du Grand Conseil étaient régulièrement élus à des charges gouvernementales ou administratives, et s'impliquaient à tour de rôle dans la gestion de l'appareil d'État. L'État vénitien assumait une forme spécifique dans laquelle le prince était incarné par la figure collective du groupe patricien dans son ensemble. Le doge n'était qu'un représentant de ce groupe et c'était dans des institutions collectives, telles que la Signoria, que l'État s'incarnait. Là où le prince disposait de l'autorité publique dans la plupart des États

¹⁸⁴ Francesco Guicciardini, *Histoire d'Italie (1492-1534)*, J.-L. Fournel, J.-C. Zancarini (éd.), Paris, R. Laffont, 1996, livre II, chapitre 2, p. 114.

¹⁸⁵ M. Senellart, *Machiavélisme et raison d'État*, Paris, PUF, 1989, p. 23 ; voir aussi J. Gaudemet, « *Utilitas publica* », *Revue historique du droit français et étranger*, 29, 1951, p. 465-499 ; P. von Moos, « 'Public'... », art. cité.

¹⁸⁶ J. Martin, D. Romano, « Reconsidering Venice », *Venice Reconsidered...*, *op. cit.*, p. 1-35 ; p. 10.

¹⁸⁷ Marino Sanudo, *Cronachetta (1493)*, R. Fulin (éd.), Venise, Giusto Fuga, 1880, p. 233.

européens, conseils et assemblées remplissaient cet office à Venise. De cette définition collective du pouvoir émanait donc une forme d'État spécifique, dont il est à ce stade essentiel d'établir une définition claire. Cette définition doit être envisagée en termes d'acteurs, de pratiques et de compétences, et être considérée du point de vue du groupe social et juridique des patriciens qui, en situation de gouvernants, fondait l'État.

Le terme de «*Stato*» était utilisé par les Vénitiens pour décrire «l'intérêt supérieur de la communauté organisée»¹⁸⁸. Selon Alberto Tenenti, le terme était «le plus spécifiquement politique et en même temps le plus impersonnel et supra individuel», et y étaient associées «les exigences de “santé”, “conservation”, “bien”, “sécurité”, “utilité” (ou avantage), “honneur”, “réputation”». La notion de territoire constituait également l'un de ses aspects essentiels, et les contemporains distinguaient le *Stato da Mar* et le *Stato da Terraferma*. Plus généralement, à cette époque, l'enquête menée par Federico Chabod pour l'ensemble de la péninsule a montré que le terme correspondait d'abord à celui de «*dominio*», «en tant que pays et population (voire seulement pays, territoire) sur lesquels s'exerce une autorité déterminée». Il était également l'équivalent de gouvernement, «dans le sens d'exercice effectif du pouvoir politique et de l'autorité, de “seigneurie”»¹⁸⁹.

L'appareil d'État était composé des différentes institutions, au sein desquelles les patriciens gouvernants exerçaient leur autorité. Conseils, assemblées, magistratures conjuguèrent leurs tâches, leurs fonctions et leurs attributions qui, au fil des ans, avaient fini par s'entremêler. Les mandats de courte durée empêchaient toute spécialisation technique, mais également la «professionnalisation» du personnel politique. Pour certaines fonctions importantes toutefois, la réélection successive de certains patriciens garantissait une continuité dans la gestion des institutions.

D'un point de vue institutionnel, le Sénat concentrait au Moyen Âge la majorité des pouvoirs en matière économique. Il s'agissait de l'assemblée délibérative la plus importante qui se rassemblait deux à trois fois par semaine pour débattre et prendre des décisions relatives à la politique intérieure et étrangère de la cité¹⁹⁰. L'assemblée comptait

¹⁸⁸ A. Tenenti, «Il senso dello Stato», art. cité, p. 311 et 314.

¹⁸⁹ F. Chabod, «Alcune questioni di terminologia: stato, nazione, patria nel linguaggio del Cinquecento», *L'idea di nazione*, Bari, Laterza, 1961, p. 141–186; p. 163–164.

¹⁹⁰ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 39; F. De Vivo, *Information...*, *op. cit.*, p. 28.

de 180 à 280 patriciens, parmi lesquels seulement 60 avaient le titre de sénateur et étaient élus par le Grand Conseil, 60 autres étaient membres de la Zonta (nommés par le Sénat et approuvés par le Grand Conseil) et 40 étaient membres de la Quarantia. Enfin, environ 140 patriciens étaient également autorisés à participer aux débats du fait de leurs offices politiques. Le Collegio, une assemblée plus restreinte, était chargé de préparer le travail du Sénat. Il était composé de la Signoria (le doge et les six conseillers) et de la Consulta des 16 *savi* (sages). Les *savi*, en fonction de leurs compétences spécifiques, présentaient et discutaient des propositions de lois dont les sénateurs pouvaient à leur tour débattre¹⁹¹. C'étaient les *savi agli ordini* qui disposaient de la compétence majeure en matière de navigation commerciale¹⁹². Les patriciens élus à ces différentes magistratures rendaient un service à l'État, service intrinsèquement lié à leur statut nobiliaire, qu'ils justifiaient par le mythe sociopolitique de l'excellence de la constitution vénitienne, capable de combiner les trois formes de gouvernement et de les faire converger vers une République juste et équitable¹⁹³.

L'assimilation du groupe nobiliaire et de l'appareil d'État créait une ambiguïté fondamentale. La sphère publique, plutôt que d'être définie en soi et par soi, naissait de l'action des patriciens en situation publique. Jusqu'au XV^e siècle, l'État et le patriciat n'étaient pas deux institutions distinctes. L'État *était* le patriciat. Mais les mêmes patriciens, en situation privée, n'incarnaient plus l'État mais un groupe d'acteurs aux intérêts spécifiques et divergents. On ne peut donc opposer l'État et le patriciat qui doivent être envisagés dans le rapport dialectique qui leur était propre : l'autorité était le fruit de la relation spécifique entre gouvernement et gouvernants. Il est ainsi peu pertinent de distinguer ce qui relevait du «public» et du «privé» dans les pratiques politiques et économiques de ce groupe au pouvoir.

Les sphères publique et privée tendaient à fusionner dans certaines circonstances. La frontière qui les séparait était mouvante et instable. Elle se définissait «en situation», en fonction de la position occupée par les patriciens au moment précis de leur action. Défenseurs du bien public

¹⁹¹ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 40; F. De Vivo, *Information...*, *op. cit.*, p. 30, p. 37.

¹⁹² Selon R. Finlay, *ibid.*, il s'agissait d'une fonction permettant l'apprentissage du métier par les jeunes patriciens.

¹⁹³ G. Contarini, *La Repubblica...*, *op. cit.*; D. Raines, *L'invention du mythe aristocratique : l'image de soi du patriciat vénitien au temps de la Sérénissime*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 2006.

lorsqu'ils étaient gouvernants, ils protégeaient également leurs propres intérêts, leurs biens et leurs affaires personnelles. La spécificité juridique du patriciat engendrait cette définition originale des sphères publique et privée, tant d'un point de vue politique qu'économique. Pour s'en tenir à la question qui nous intéresse ici, la navigation commerciale, la question des acteurs, de leur statut en situation et de leur identification révèle tout son intérêt. Au Moyen Âge, les mêmes patriciens étaient les gestionnaires des galères marchandes et les gouvernants en charge de la gestion des institutions publiques, donc à l'origine des décisions au sujet de la navigation commerciale. Ils incarnaient les deux réalités, et c'est de cette ambiguïté que provenait la spécificité de leurs actions en matière économique.

Or plusieurs travaux ont révélé les transformations et redéfinitions juridiques et sociales majeures subies au XVI^e siècle par le groupe patricien. La création du *libro d'oro* en 1506 et la régulation des mariages avec des non nobles avaient constitué, selon Stanley Chojnacki, une « troisième *serrata* » resserrant les contours du groupe nobiliaire¹⁹⁴. Dans un contexte général d'accroissement démographique¹⁹⁵, la population de la ville s'accrut tout au long du siècle pour atteindre son faite au début des années 1570 avec sans doute une population totale de 170 000 habitants¹⁹⁶. Le groupe patricien avait globalement suivi cette tendance, avec un fort accroissement dans les trente premières années du siècle, puis une croissance semble-t-il atténuée mais maintenue dans les décennies suivantes. Néanmoins, le nombre de votants au Grand Conseil connut à partir de 1530 une légère décrue, sans doute en partie imputable à l'appauvrissement croissant de la classe nobiliaire¹⁹⁷. En effet, les nobles qui ne pouvaient plus s'acquitter de leurs impôts perdaient, à Venise, leurs droits politiques.

¹⁹⁴ S. Chojnacki, « Identity... », art. cité. Voir également V. Crescenzi, *Esse de maiori consilio. Legittimità civile e legittimazione politica nella Repubblica di Venezia (secc. XIII–XVI)*, Rome, Istituto storico per il medio evo, 1996.

¹⁹⁵ M. T. Todesco, « Andamento demografico della nobiltà veneziana allo specchio delle votazioni nel Maggior Consiglio (1297–1797) », *Ateneo Veneto*, 176, 1989, p. 119–164; p. 134 et suiv.

¹⁹⁶ D. Beltrami, *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padoue, CEDAM, 1954, p. 57. Voir également G. Belloch, « La popolazione di Venezia nei secoli XVI e XVII », *Nuovo Archivio Veneto*, n.s., vol. III, 1902, p. 5–49; M. Ginatempo, L. Sandri, *L'Italia della città. Il popolamento urbano tra Medioevo e Rinascimento (secoli XIII–XVI)*, Florence, Le Lettere, 1990.

¹⁹⁷ M. T. Todesco, « Andamento... », art. cité, p. 143.

La question du patriciat pauvre devint dès lors une question politique cruciale durant la première moitié du XVI^e siècle¹⁹⁸. Le groupe avait toujours compté en son sein une marge restreinte de *poveri gentiluomini*, mais les tensions politiques et les difficultés financières du XVI^e siècle avaient aggravé le problème. Au début du siècle, Girolamo Priuli allait jusqu'à prétendre que les trois quarts des patriciens pouvaient être déclarés pauvres, en ce qu'ils dépendaient de leur office politique pour survivre¹⁹⁹. En mai 1523, Andrea Gritti, récemment élu doge, prononça son premier discours officiel. Aux côtés de la justice et de la paix, sa priorité était « d'aider les pauvres gentilshommes et le public et le privé, parce qu'en cette terre, il y a des riches, des moyens et des pauvres et qu'il convient que le riche aide le moyen, et le moyen aide le pauvre »²⁰⁰.

Les « pauvres gentilshommes » comptaient en effet sur le soutien de l'État pour compenser leur mauvaise fortune et attendaient en particulier des charges politiques une rémunération qui leur aurait permis de survivre. Or ils étaient de plus en plus nombreux à voir en ces charges un moyen de subsistance, à une époque où la perte d'une grande partie du *Stato da Mar* en réduisait le nombre²⁰¹. À la fin du XV^e siècle, il y avait 765 offices²⁰², alors que le Grand Conseil comptait sans doute entre 2 000 et 2 400 membres. L'équilibre entre l'offre et la demande se rompait progressivement. En 1520, les sénateurs l'affirmèrent :

Le nombre de nos gentilshommes s'étant considérablement accru, il est nécessaire pour la justice et l'équité de faire en sorte que tous puissent participer à des offices ou des *rezimenti* comme cela a toujours été l'intention de notre État, comme on le voit clairement dans ses lois²⁰³.

La conception du pouvoir et de l'autorité publique se transformait à mesure que les patriciens réclamaient l'aide de l'État et une charge

¹⁹⁸ A. Cowan, « Rich and Poor among the Patriciate in Early Modern Venice », *Studi Veneziani*, n.s., VI, 1982, p. 147–160 ; B. Pullan, *Rich and Poor in Renaissance Venice. The Social institution of a Catholic state 1500–1620*, Oxford, Blackwell, 1971.

¹⁹⁹ Cité par R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 75.

²⁰⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 34, col. 229, 26 mai 1523.

²⁰¹ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 71 et suiv. ; A. Zannini, « L'impiego pubblico », *Storia di Venezia...*, t. IV, *op. cit.*, p. 415–463 ; p. 436 et suiv.

²⁰² A. Zannini, « L'impiego pubblico », art. cité, p. 438. Voir p. 461–462, la liste complète des offices parmi lesquels 514 à Venise et 251 en dehors de la cité (138 dans le *Stato da Mar* et 113 dans le *Dogado*). Voir également, M. Sanudo il Giovane, *De origine...*, *op. cit.*, p. 71 et suiv., la description des offices et des magistratures.

²⁰³ ASV, *ST*, r. 21, fol. 98v°, 20 mars 1520.

rémunérée. L'exercice de l'autorité n'était plus considéré comme une mission publique, privilège du statut nobiliaire, mais comme un moyen de percevoir des revenus réguliers. Or, le dispositif idéologique vénitien faisait du pouvoir un acte gratuit et désintéressé, un service rendu à la communauté, mission « naturelle » de la classe dominante²⁰⁴. Plus qu'un salaire, l'argent versé par l'État était un dédommagement des dépenses engagées. Il en devenait tout autrement dans le contexte politique de la première moitié du XVI^e siècle.

Dans la sphère privée, le problème de la pauvreté évoluait également. Les patriciens les plus pauvres continuèrent pour un temps de bénéficier de la générosité de leurs pairs et de la solidarité du lignage²⁰⁵. Mais la conscience du problème de la pauvreté évoluait pour de multiples raisons, économiques, sociales et intellectuelles. La pauvreté changeait de statut et perdait sa dimension respectable et sacrée. Les gentilshommes appauvris n'étaient plus considérés avec la même empathie. En parallèle, le discours sur l'égalité théorique des nobles était progressivement abandonné. Puisque l'image d'une communauté homogène et unie ne représentait plus un idéal, la pauvreté n'était plus à tolérer à l'intérieur même du groupe patricien. Ainsi, une frontière plus nette se dessinait au sein du groupe nobiliaire entre les patriciens pauvres et les autres. Le prestige du statut et le capital social ne suffisaient pas à garantir la cohésion du groupe qui se fragmentait entre ses différentes composantes en fonction du capital économique et de la réalité de l'autorité politique.

En regard de cette évolution, les premières décennies du siècle virent également l'introduction temporaire d'une procédure en profonde contradiction avec le « républicanisme » vénitien. Au moment de la guerre de la ligue de Cambrai, les patriciens purent obtenir des charges politiques contre un prêt à la République²⁰⁶. Les difficultés financières

²⁰⁴ A. Zannini, « L'impiego pubblico », art. cité, p. 433.

²⁰⁵ E. Crouzet-Pavan, « *Sopra le acque salse* ». *Espaces, pouvoir et société à Venise à la fin du Moyen Âge*, 2 vol., Rome, École française de Rome, 1992, p. 399 et suiv.; C. Judde de Larivière, « Procédures, enjeux et fonctions du testament à Venise aux confins du Moyen Âge et des Temps modernes. Le cas du patriciat marchand », *Le Moyen Âge*, t. 108, fasc. 3-4, 2002, p. 527-563.

²⁰⁶ Le phénomène a fait l'objet de nombreuses études. Voir en particulier ce qu'en disent I. Cervelli, *Machiavelli e la crisi dello stato veneziano*, Naples, Guida, 1974, p. 419 et suiv.; R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 163 et suiv.; F. Gilbert, « Venice in the Crisis of the League of Cambrai », J. R. Hale (éd.), *Renaissance Venice*, Londres, Faber, 1973, p. 274-292; R. Mousnier, « Le trafic des offices à Venise », *La plume, la faucille et le marteau. Institutions et société en France du Moyen Âge à la Révolution*, Paris, 1970, p. 387-401.

dues à la guerre furent le point de départ de cette mesure inédite qui garantissait aux patriciens fortunés d'entrer de façon anticipée au Grand Conseil, d'être élus à certaines assemblées, telles que le Sénat ou la Quarantia, ou de devenir procureur de Saint-Marc. Selon Robert Finlay, durant les années 1510–1520, il y eut environ 40 patriciens élus chaque année au Sénat dans ces conditions²⁰⁷. À partir de mai 1531, les temps plus tranquilles une fois revenus, la mesure fut révoquée. Mais la vénalité des offices avait modifié les principes constitutionnels vénitiens. La procédure avait favorisé le déplacement du pouvoir réel du Sénat vers le Conseil des Dix et le renforcement de l'autorité d'assemblées restreintes au profit des assemblées élargies²⁰⁸. Cela avait établi «de nouvelles modalités politiques à Venise, réaffirmant et élargissant le fossé entre patriciens riches et patriciens pauvres, entre assemblées exclusives et assemblées représentatives»²⁰⁹.

Plusieurs processus renforcèrent donc les hiérarchies internes du patriciat au XVI^e siècle : les patriciens pauvres étaient plus nombreux et à la recherche de fonctions modestes d'administrateurs pour obtenir un salaire, tandis que les plus misérables d'entre eux se voyaient privés de leur statut nobiliaire. Les patriciens les plus riches, quant à eux, pouvaient payer pour être élus dans les principaux conseils. Enfin, un groupe restreint de patriciens, les *primi della terra*, constituait une oligarchie qui monopolisait l'essentiel du pouvoir politique²¹⁰. Les écarts de fortune créaient une hiérarchie interne au patriciat qui trouvait une expression dans le champ politique.

L'idéal de justice et d'égalité qui animait l'esprit de la constitution vénitienne disparaissait alors²¹¹. Le discours sur l'égalité théorique des nobles était progressivement abandonné. La classe dominante devenait un groupe toujours plus hétérogène, formellement mais aussi discursivement. L'affirmation du principe égalitaire et la communauté d'intérêt partagé qui avaient jusqu'alors fondé une cohésion interne, revendiquée et affichée, n'apparaissaient plus comme primordiales. Le principe de l'égalité théorique entre les patriciens était rejeté par les plus puissants d'entre eux, qui remettaient en cause l'unité et la solidarité nobiliaires.

²⁰⁷ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 178.

²⁰⁸ G. Cozzi, «Authority and the Law in Renaissance Venice», J. R. Hale (éd.), *Renaissance...*, *op. cit.*, p. 293–345.

²⁰⁹ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 196.

²¹⁰ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, en particulier p. 26–27.

²¹¹ M. L. King, *Venetian Humanism in an Age of Patrician Dominance*, Princeton, Princeton University Press, 1986.

Comme l'affirmait Gasparo Contarini lui-même, seuls les plus honnêtes et les plus sages s'intéressaient désormais davantage au bien public qu'à leurs propres intérêts²¹².

En parallèle à cette redéfinition des structures du patriciat, un autre phénomène politique majeur survint au XVI^e siècle avec le renforcement des fonctions politiques des *cittadini originari* au sein des institutions vénitiennes²¹³. Au terme d'un siècle de revendications, les citoyens avaient obtenu la charge de la chancellerie ducale et des *uffici di ministero*. Leur rôle était de mettre en application toutes les décisions prises par les assemblées gouvernementales. La bureaucratie vénitienne reposait sur un appareil administratif performant et efficace, désormais monopolisé par l'élite citoyenne. Dès lors, si les citoyens n'étaient pas dépositaires de l'autorité publique, ils en étaient néanmoins les agents et les exécuteurs. Ils avaient donc intégré l'appareil d'État et les dispositifs du pouvoir.

Au milieu du XVI^e siècle, l'État *n'était plus* le patriciat, non seulement parce que le patriciat n'était plus un groupe cohérent et solidaire, mais encore parce qu'il ne monopolisait plus réellement le pouvoir. La multiplication des acteurs en charge de l'État, à différents niveaux, contribuait à l'éparpillement des intérêts et à la fragmentation du groupe au pouvoir. Tous n'avaient pas une ascendance équivalente sur les institutions mais ils étaient nombreux à pouvoir revendiquer une part de l'autorité publique. L'État n'était plus l'émanation d'un seul et unique groupe. Il était désormais gouverné par des individus aux intérêts souvent contradictoires et qui ne revendiquaient plus ni interdépendance ni égalité. Ces intérêts divergents ne coïncidaient donc plus, dans leur ensemble, avec les intérêts de l'État. Dans ce cadre, les concepts même de «public» et de «privé» ne pouvaient préserver leur acception médiévale. La navigation publique, qui supposait cette convergence d'intérêts, allait donc être amenée à se transformer.

À la fin du Moyen Âge, la navigation commerciale vénitienne se répartissait donc entre deux secteurs d'activité complémentaires. Les galères publiques et les nefes privées assuraient l'approvisionnement de Venise en

²¹² S. Bowd, «'The tune is marred': Citizens and the people in Gasparo Contarini's Venice», *European Review of History/Revue européenne d'histoire*, 7, 2000, p. 83–97; p. 88.

²¹³ A. Bellavitis, «"Per cittadini mettere..." La stratificazione della società veneziana cinquecentesca tra norma giuridica e riconoscimento sociale», *Quaderni Storici*, n.s., 89, fasc. 2, 1995, p. 359–383 ; J.S. Grubb, «Elite...», art. cité ; A. Zannini, *Burocrazia...*, *op. cit.*

épices comme en matières premières. La gestion des deux organisations supposait des choix économiques et politiques significatifs de la part des acteurs. Dans le domaine de la navigation publique, l'accord passé entre l'État et le patriciat reposait sur la relation originale qui existait entre la sphère publique et la sphère privée. La navigation publique représentait ainsi un système fondamental dans le dispositif économique vénitien. Icônes et symboles de la fortune de la ville, les galères marchandes occupaient une place essentielle dans les représentations et la tradition commerciale des Vénitiens. Elles incarnaient un espace économique privilégié pour les patriciens, au sein duquel ils jouissaient de nombreux monopoles et pouvaient exprimer conjointement leur double fonction d'acteurs économiques et politiques, d'entrepreneurs et de gouvernants. Ainsi réalisaient-ils des profits élevés, sans sacrifier l'intérêt de l'État et le bien public.

C'est en considérant l'organisation commerciale à travers l'évolution des termes de la convention qui liait l'État et le patriciat que nous pourrions comprendre l'évolution du système. La transformation du rapport dialectique entre public et privé au XVI^e siècle constitue un élément d'analyse déterminant pour la compréhension des phénomènes économiques vénitiens de cette époque.

CHAPITRE 2

LA NAVIGATION PUBLIQUE DANS LE CONTEXTE MÉDITERRANÉEN ET EUROPÉEN

La navigation publique, organisation économique performante, avait largement contribué au succès commercial de Venise aux XIV^e et XV^e siècles. Tout au long du siècle suivant, une lente et progressive réduction de leur activité affecta pourtant le système, avant que le dernier convois de galères publiques ne soit organisé en 1569. La compréhension des mécanismes de ce processus économique nécessite d'en retracer la chronologie exacte, d'en reconstituer les étapes et les rythmes. En replaçant ce phénomène dans un contexte politique et économique plus large, il s'agira de comprendre comment la conjoncture avait affecté les structures du commerce maritime public¹. Cette première étape nous amènera donc à nous concentrer sur les facteurs exogènes à l'origine de l'abandon des convois, en écartant pour le moment la question des acteurs, et celle de la navigation privée qui seront étudiées aux chapitres suivants.

1. *Le progressif déclin de la navigation publique (1495–1569)*

Les étapes de l'abandon

La documentation permet de reconstituer la chronologie exacte des convois de galères de 1495 à 1569. Aux délibérations du Sénat (*Mar* et *Terra*), s'ajoutent les *incanti di galere* (1495–1496 et 1525–1569), ainsi que le registre des *prove di età* de l'Avogaria di Comun, contenant les listes des sociétés de gestion des galères marchandes (1495–1529)². Par

¹ Précisons ici que le commerce outre-mer et les enjeux de son évolution constituent un sujet d'étude en soi et n'étaient pas l'objet de ce travail. Nous nous limiterons à présenter ici les traits importants de ces transformations, en particulier celles en lien avec l'évolution de la navigation publique. Nous renvoyons à la bibliographie utilisée pour davantage de détails.

² ASV, AC, r. 179.

ailleurs, *I Diarii* de Marino Sanudo donnent une multitude d'informations sur les convois de galères : départs, retours, péripéties lors de la navigation, etc. (1495–1533). Le dernier *incanto* enregistré date de 1569, année à partir de laquelle les registres des délibérations du Sénat ne mentionnent plus de convoi de galères marchandes, au moins sous la forme qu'on leur a connue jusqu'alors.

Entre 1495 et 1569, 133 convois rassemblant 347 galères marchandes, furent organisés. Ces 75 années peuvent être divisées en trois périodes distinctes :

- de 1495 à 1509 : 15 années durant lesquelles les convois furent organisés régulièrement, avec une moyenne de 11 galères et 3,5 convois par an ;
- de 1510 à 1534 : 25 années durant lesquelles la navigation devint plus irrégulière, avec en moyenne entre 4 et 5 galères et 2 convois par an ;
- de 1535 à 1569 : 35 années de navigation très irrégulière, avec un nombre réduit de convois, et en moyenne moins d'un convoi par an.

Jusqu'à 1510, malgré la guerre vénéto-turque de 1499–1503 et une baisse de l'activité déjà perceptible, la navigation des galères se maintint. À titre d'exemple, un demi siècle plus tôt, de 1444 à 1452, il y eut 121 départs en 9 ans, soit entre 13 et 14 galères par an en moyenne, contre 9 départs par an en moyenne entre 1505 et 1508³. La ligue de Cambrai (1508) marqua une rupture, avec une diminution majeure de l'activité. Malgré une légère reprise à partir de 1516, le nombre d'expéditions commerciales resta limité et oscilla jusqu'en 1536. À partir de cette date, seules les galères d'Alexandrie et de Beyrouth continuèrent à naviguer. Il n'y eut dès lors jamais plus de deux convois organisés chaque année, avec plusieurs périodes de suspension, une première importante entre 1537 et 1542, au moment de la nouvelle guerre vénéto-turque, puis à partir de 1552, plusieurs années sans voyage, jusqu'au dernier convoi de Beyrouth en 1569, à la veille de la guerre de Chypre.

³ B. Doumerc, D. Stöckly, « L'évolution... », art. cité, p. 139.

Tableau 1. La navigation publique, 1495–1569 : nombre d’expéditions commerciales (galères et convois) par période de cinq années

Années	Galères	Moy. gal./an	Convois	Moy. convois/an
1495–1499	73	14,6	21	4,2
1500–1504	54	10,8	18	3,6
1505–1509	40	8	15	3
Total 1495–1509	167	11,1	54	3,6
1510–1514	17	3,4	7	1,4
1515–1519	24	4,8	11	2,2
1520–1524	29	5,8	13	2,6
1525–1529	18	3,6	8	1,6
1530–1534	27	5,4	11	2,2
Total 1510–1534	115	4,6	50	2
1535–1539	10	2	4	0,8
1540–1544	6	1,2	3	0,6
1545–1549	14	2,8	7	1,4
1550–1554	13	2,6	5	1
1555–1559	10	2	5	1
1560–1564	10	2	4	0,8
1565–1569	2	–	1	–
Total 1535–1569	65	1,8	29	0,8
Total 1495–1569	347	–	133	–

Sources : ASV, AC, r. 179; ASV, SMI, r. 2.

Graphique 1. La navigation publique, 1495–1569 : nombre de galères par période de cinq années

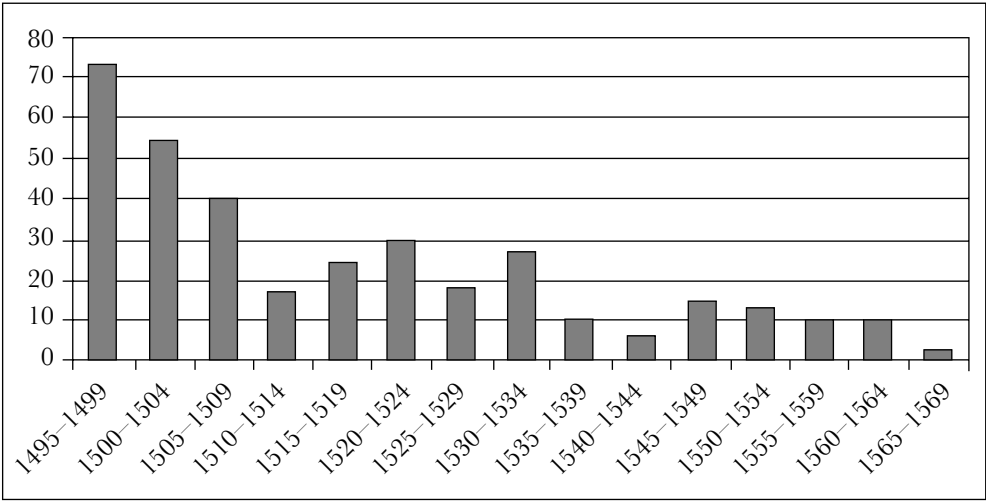


Tableau 2. *La navigation publique : expéditions commerciales par année et par destination (1495–1569)*

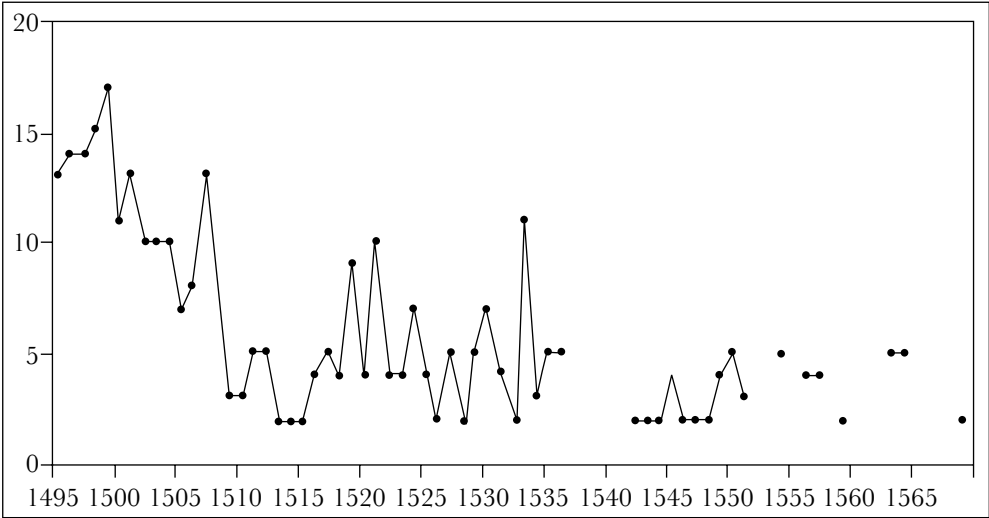
	Alexandrie	Aigues-Mortes	Barbarie	Beyrouth	Flandres Angleterre	Al trafego	Total
1495	4		2	4		3	13
1496	4		3	4		3	14
1497	4		3	4		3	14
1498	4			4	3	4	15
1499	4		3	4	3	3	17
1500	4			4		3	11
1501	4		2	4	3		13
1502	5		2	3			10
1503	3		2	2	3		10
1504	3		2	2	3		10
1505			2		3	2	7
1506		2	3	3			8
1507	3		2	3	3	2	13
1508			3	3	3		9
1509				3			3
1510	3						3
1511	3			2			5
1512	3			2			5
1513				2			2
1514				2			2
1515				2			2
1516	2			2			4
1517			2		3		5
1518	2			2			4
1519	2		2	2	3		9
1520	2			2			4
1521	2		3	2	3		10
1522	2			2			4
1523	2			2			4
1524	2		3	2			7
1525	2			2			4
1526				2			2
1527	3			2			5
1528				2			2
1529	3			2			5
1530	2			2	3		7
1531	2			2			4
1532				2			2
1533	2		3	3	3		11
1534				3			3
1535	2			3			5
1536	2			3			5
1537							—
1538							—
1539							—
1540							—
1541							—
1542				2			2

Tableau 2 (cont.)

	Alexandrie	Aigues- Mortes	Barbarie	Beyrouth	Flandres Angleterre	Al trafego	Total
1543				2			2
1544				2			2
1545	2			2			4
1546				2			2
1547				2			2
1548				2			2
1549	2			2			4
1550	2			3			5
1551				3			3
1552							—
1553							—
1554	2			3			5
1555							—
1556	2			2			4
1557	2			2			4
1558							—
1559				2			2
1560							—
1561							—
1562							—
1563	3			2			5
1564	3			2			5
...				...			...
1569				2			2
Total	103	2	42	138	39	23	347
1495–1569							

Sources: ASV, *AC*, r. 179; ASV, *SMI*, r. 2.

Graphique 2. La navigation publique: nombre d'expéditions commerciales par année (1495–1569)



Graphique 3. La navigation publique : expéditions commerciales par destination (1495–1509, 1510–1534, 1545–1569)

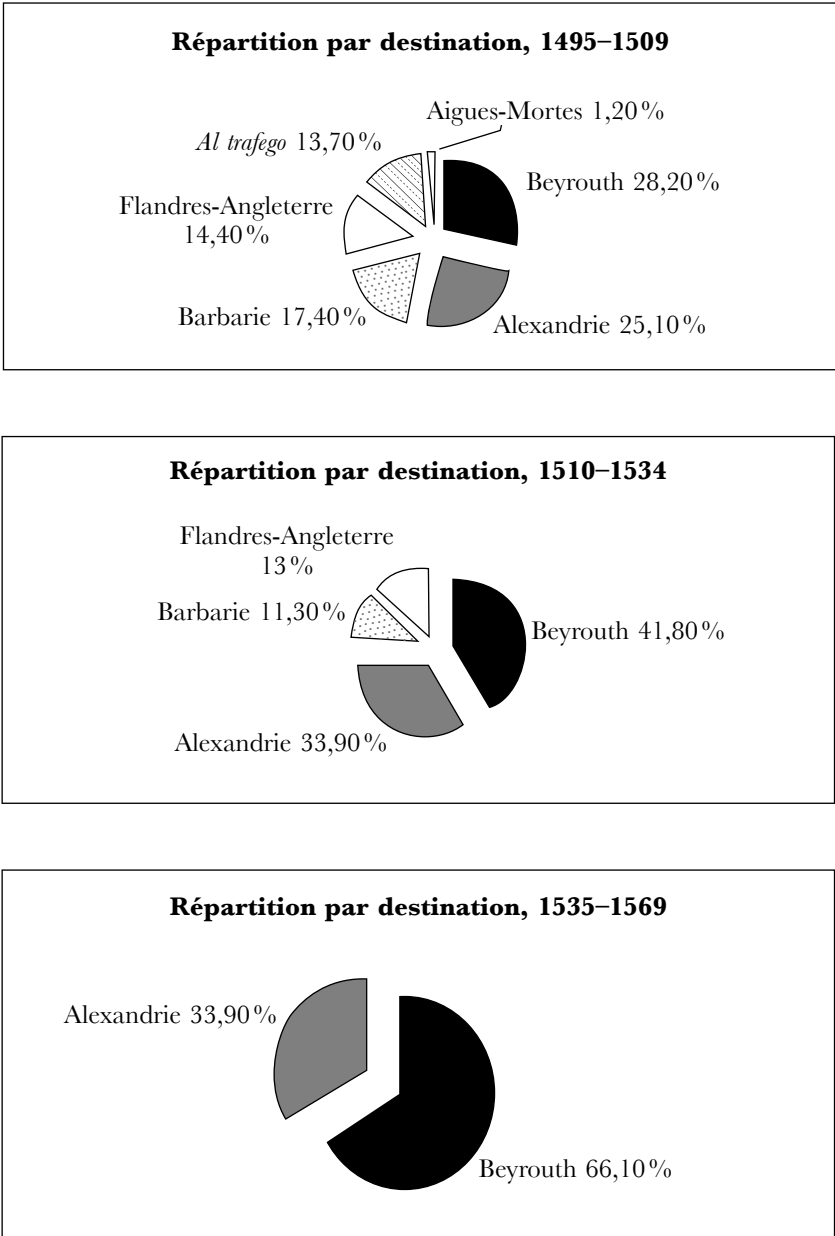


Tableau 3. *La navigation publique : expéditions commerciales par destination (1495–1569)*

Destination	Nombre de galères			% du nombre total de galères		
	1495–1509	1510–1534	1535–1569	1495–1509	1510–1534	1535–1569
Beyrouth	47	48	43	28,2	41,8	66,1
Alexandrie	42	39	22	25,1	33,9	33,9
Barbarie	29	13	—	17,4	11,3	—
Flandres-Angleterre	24	15	—	14,4	13	—
<i>Al trafego</i>	23	—	—	13,7	—	—
Aigues-Mortes	2	—	—	1,2	—	—
Total	167	115	65	100	100	100

Sources : ASV, *AC*, r. 179 ; ASV, *SMI*, r. 2.

Tableau 4. *La navigation publique : expéditions commerciales vers le Levant et le Ponant (1495–1569)*

Destination	Nombre de galères			% du nombre total de galères		
	1495–1509	1510–1534	1535–1569	1495–1509	1510–1534	1535–1569
Levant ⁴	89	87	65	53,3	75,6	100
Ponant ⁵	78	28	—	46,7	24,4	—
Total	167	115	65	100	100	100

Sources : ASV, *AC*, r. 179 ; ASV, *SMI*, r. 2.

Un profond déséquilibre apparaît entre les différentes destinations révélant que si la Méditerranée orientale restait un espace commercial privilégié, les lignes occidentales et atlantiques avaient été progressivement abandonnées. Néanmoins, à la fin du XV^e et au XVI^e siècle, les galères vénitiennes ne se rendaient plus qu'en Syrie et en Égypte, les lignes de Chypre et d'Arménie, de Romanie et de la mer Noire ayant été suspendues⁶. Les nolis des marchandises de Romanie étaient

⁴ Alexandrie et Beyrouth.

⁵ Aigues-Mortes, Barbarie, Flandres et Angleterre, *Al trafego*.

⁶ Selon Doris Stöckly, les galères se répartissent ainsi durant la période 1301–1453 : 25 % des galères sont à destination de la Romanie et de la mer Noire, et 15 % vers Chypre et l'Arménie ; Beyrouth 13 %, Alexandrie 17 %, Flandres 19 % (D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 97). Voir également E. Ashtor, « L'apogée... », art. cité ; E. Ashtor, « The Volume of Levantine Trade in the Later Middle Age (1370–1498) », *Journal of European Economic History*, IV, 1975, p. 573–612.

Tableau 5. *La navigation publique: expéditions commerciales par destination, par période de cinq années (1495–1569)*

	Alexandrie	Aigues-Mortes	Barbarie	Beyrouth	Flandres Angleterre	Al trafego	Total
1495–1499	5	—	4	5	2	5	21
1500–1504	5	—	4	5	3	1	18
1505–1509	1	1	4	4	3	2	15
1510–1514	3	—	—	4	—	—	7
1515–1519	3	—	2	4	2	—	11
1520–1524	5	—	2	5	1	—	13
1525–1529	3	—	—	5	—	—	8
1530–1534	3	—	1	5	2	—	11
1535–1539	2	—	—	2	—	—	4
1540–1544	—	—	—	3	—	—	3
1545–1549	2	—	—	5	—	—	7
1550–1554	2	—	—	3	—	—	5
1555–1559	2	—	—	3	—	—	5
1560–1564	2	—	—	2	—	—	4
1565–1569	—	—	—	1	—	—	1
1495–1569	38	1	17	56	13	8	133

Sources : ASV, *AC*, r. 179; ASV, *SMI*, r. 2.

attribués aux convois de Beyrouth ou à ceux d’Alexandrie⁷. À partir des années 1520, afin d’éviter les disputes lors des enchères, les sénateurs procédèrent de plus en plus fréquemment au partage des nolis de la Romanie entre les deux convois⁸. Ils équilibraient ainsi les bénéfices, et mettaient un terme à de trop fréquentes mésententes.

Les lignes occidentales se fragilisèrent après les années 1510. Les convois de Barbarie subirent d’importants dérèglements, en raison des tensions diplomatiques entre Venise, les seigneurs de l’*Ifriqiya* et les souverains espagnols⁹. Les galères accostaient en Afrique du Nord, région au centre des enjeux de pouvoir entre Espagnols, Génois et souverains locaux. Elles remontaient par la suite le long des côtes espagnoles, contraignant ainsi les autorités vénitiennes à négocier régulièrement des sauf-conduits avec le roi d’Espagne, souvent hostile à

⁷ Voir par exemple, ASV, *SMI*, r. 2, fol. 56v^o, 19 avril 1496, Beyrouth.

⁸ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 4, 9 octobre 1526, Alexandrie.

⁹ B. Doumerc, « Vénitiens et Espagnols en Afrique du Nord (1492–1525) », M. Balard, A. Ducellier (éd.), *Le partage du monde, échanges et colonisations dans la Méditerranée médiévale*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, p. 385–398; B. Doumerc, *Venise et l’émirat...*, *op. cit.*; L. D. Igual, « Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia (1391–1534) », *Anuario de Estudios medievales*, n° 24, Barcelone, 1994, p. 179–200.

l'activité des Vénitiens. C'est la navigation des galères *al trafego*, encore nombreuses à la fin du XV^e siècle, qui décrut le plus rapidement au début des années 1500, avant de disparaître après 1507. Les tensions diplomatiques, mais également le «double emploi» de la ligne avec celles de Barbarie et d'Alexandrie, la rendaient plus fragile. Quant à la ligne d'Aigues-Mortes, déjà très irrégulière à la fin du XV^e siècle, elle disparut au début du siècle suivant, avec un seul départ organisé en 1506. Enfin, les convois vers les Flandres et l'Angleterre furent également irréguliers : après de longues interruptions entre 1509–1516 et 1522–1528, le dernier convoi fut organisé en 1533.

Ainsi, seuls les voyages de Beyrouth et d'Alexandrie parvinrent à se maintenir à partir de 1534¹⁰. Le respect de la tradition commerciale incitait les Vénitiens à préserver leurs relations avec le Levant qui leur apparaissaient, malgré l'avancée ottomane, comme l'assise principale de leur activité commerciale. Les convois vers Beyrouth furent les plus réguliers, avec le maintien presque permanent d'un voyage par an vers la Syrie. Pendant les périodes de crise, si un seul convoi quittait Venise, c'était presque toujours celui-là car, comme l'expliquèrent les sénateurs en juin 1564, «le voyage de Beyrouth est plus sûr et plus bref que celui d'Alexandrie»¹¹. Pourtant, les marchandises n'y arrivaient plus toujours en abondance¹². Quant aux convois vers Alexandrie, nombreux jusqu'en 1505, il connurent plusieurs années d'instabilité jusqu'à 1520¹³. Ainsi, en 1518, les sénateurs légiférèrent à propos de ce voyage, «celui qui a augmenté la faculté des gentilshommes et des citoyens de cette ville». La ligne était confrontée à de telles difficultés, que si rien n'était fait rapidement, «il conviendra de l'abandonner, ce qui ne sera ni de l'honneur ni de l'intérêt de notre État»¹⁴. Le convoi d'Alexandrie parvint à se maintenir, avec plus ou moins de régularité, jusqu'à 1564.

¹⁰ Voir la publication de nombreux documents relatifs au commerce vénitien dans le Levant et ses relations avec le commerce portugais : J. Teixeira Marques de Oliveira, *Veneza e Portugal no século XVI: Subsídios para a sua história*, Lisbonne, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

¹¹ ASV, SM, r. 36, fol. 166v^o, 13 juin 1564.

¹² U. Tucci, *Lettres d'un marchand vénitien. Andrea Berengo (1553–1556)*, Paris, SEVPEN, 1957, p. 8 et suiv.

¹³ B. Arbel, «The Last...», art. cité ; H. P. A. Theunissen, «Ottoman-Venetian Diplomats: The *Ahd-names*. The Historical Background and the Development of a Category of Political-Commercial Instruments together with an Annotated Edition of a Corpus of Relevant Documents», *Electronic Journal of Oriental Studies*, 1, 1998, n° 2, p. 1–698, chapitre 1.

¹⁴ ASV, SM, r. 19, fol. 43, 4 mars 1518.

«*La révolution de ces temps*»

La conjoncture politique joua un rôle important dans le progressif dérèglement du commerce des galères marchandes. Les tensions diplomatiques et politiques étaient vives à cette époque : dans la péninsule italienne, en particulier au moment des guerres d'Italie, en Afrique du Nord, où les princes locaux et les Espagnols menaçaient les intérêts commerciaux de la Sérénissime, en Méditerranée orientale, enfin, où l'influence ottomane ne cessait de s'accroître. Sur terre comme sur mer, les Vénitiens durent s'armer, se défendre et combattre, afin de maintenir leur place dans le fragile équilibre politique et préserver leurs intérêts économiques. Les tensions internationales pesèrent directement sur l'économie de la ville et en particulier sur l'organisation de la navigation publique. À ce titre, il convient de rappeler quelques-uns des événements politiques et militaires les plus saillants de la période.

À la fin du XV^e siècle, les lignes d'Angleterre et des Flandres subirent les conséquences de l'hostilité du roi de France qui s'opposait au passage des navires vénitiens le long des côtes françaises. Le roi d'Angleterre, quant à lui, menait une politique plus favorable aux Vénitiens¹⁵. En 1498 par exemple, plusieurs *galeotti* débarqués en Angleterre furent attaqués par des brigands qui assassinèrent deux d'entre eux. Le capitaine des galères informa le roi d'Angleterre qui tenta immédiatement de régler le problème, puisque comme l'affirmait le capitaine, ce roi «*in ogni cosa el usa gran benevolentia a' nostri*»¹⁶. À partir de 1498, les galères des Flandres purent à nouveau naviguer. L'année suivante, les relations avec la France s'améliorèrent, et la Sérénissime, préoccupée par le pouvoir grandissant du duc de Milan, s'entendit avec Louis XII pour s'attaquer au Duché. Elle en sortit victorieuse et agrandit ses territoires, en s'emparant de Crémone et Rimini.

Au tournant du siècle, l'hostilité du souverain ottoman Bajazet II éprouva la puissance maritime de Venise¹⁷. En 1499, il lança une grande offensive en Méditerranée orientale contre l'empire colonial vénitien,

¹⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 237, 13 juillet 1496.

¹⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 457, 20 février 1499.

¹⁷ H. P. A. Theunissen, «Ottoman...», art. cité, en particulier p. 142 et suiv.; D. Goffman, *The Ottoman Empire and Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002; G. Cogo, «La guerra di Venezia contro i Turchi (1499–1501)», *Nuovo Archivio Veneto*, vol. XVIII–XIX, 1899–1900, p. 5–76, p. 348–421/ p. 97–138. Plus généralement, au sujet de la guerre contre les Turcs au XVI^e siècle, G. Poumarède, *Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, PUF, 2004, en particulier p. 200 et suiv.

autour de la mer Ionienne et de la mer Égée. Les opérations navales exigeaient des moyens militaires considérables, et les galères marchandes furent aussitôt réquisitionnées¹⁸. Les années 1499–1500 constituèrent dès lors deux années difficiles pour la navigation publique. Les réquisitions eurent d’abord des conséquences sur le prix des marchandises. En septembre 1499, le prix du poivre, comme celui des autres épices, avait énormément augmenté¹⁹. En janvier 1500, Girolamo Priuli affirmait que le phénomène perdurait, en particulier à Londres, et il l’attribuait à l’absence de *muda* l’année précédente²⁰.

Les réquisitions, la participation des patrons de galères à la bataille de Zonchio (1499), leur désignation comme principaux responsables de la défaite bouleversèrent également le déroulement des voyages : certains convois furent annulés, d’autres reportés. La crainte d’une punition divine trouvait, en ces temps, une grande résonance dans la lagune. En mai 1500, l’apparition d’une comète devint le signe de la future perte de Modon. Processions et cérémonies religieuses se multipliaient²¹. La défaite était perçue comme l’expression de la condamnation de la décadence morale des Vénitiens. Girolamo Priuli dénonçait avec emphase les mœurs corrompues de ses contemporains. Ainsi s’exprimait-il en 1499 :

Jamais depuis que la ville de Venise est devenue Seigneurie et État, il n’y a eu autant de nobles et de citoyens en jugement et en prison qu’aujourd’hui, car rares étaient ceux qui aimaient leur patrie, les bonnes mœurs et la justice ; de plus, ils ne faisaient plus leur devoir dans les magistratures et les offices en temps de paix, parce qu’ils n’étaient plus expérimentés ni reconnus²².

Les vices vénitiens, blasphèmes et sodomie, auraient selon lui été «suffisants pour ruiner n’importe quel grand État»²³.

La paix de 1503 marqua la perte d’une partie du *Stato da Mar*, Modon, Coron, Navarin, Durazzo et Lépante, qui représentaient certaines des bases commerciales et escales essentielles au commerce vénitien. Néanmoins, Venise gardait d’autres possessions – Chypre, Zante, Céphalonie, la Crète, Corfou et la Dalmatie – qui permettaient

¹⁸ Voir chapitre 4, p. 222.

¹⁹ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 197, septembre 1499.

²⁰ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 255, janvier 1500.

²¹ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 321, mai 1500 ; vol. 2, p. 37, août 1500.

²² Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 225, novembre 1499.

²³ Priuli, *Diarii*, vol. 2, p. 40.

la poursuite des échanges avec le Levant²⁴. Une fois la paix signée, les relations entre Venise et les Ottomans se stabilisèrent. Néanmoins, les galères du Levant continuèrent d'être la cible privilégiée des pirates turcs, et il fallut attendre 1511 pour qu'un nouveau *bailo* fût élu à Constantinople, comme cela était prévu par les termes de la paix²⁵.

En Afrique du Nord, la situation se compliqua pour les marchands vénitiens avec, en 1509, la prise d'Oran par les Espagnols, qui s'emparèrent l'année suivante d'Alger, de Bougie, de Tripoli et de La Calle²⁶. Leur politique d'expansion entravait les activités des Vénitiens et, de 1509 à 1517, aucun convoi ne fut organisé vers la Barbarie.

À la même époque, les interventions françaises et impériales dans la péninsule italienne mirent sérieusement en péril l'équilibre politique et économique de la Sérénissime. La ligue de Cambrai fut signée le 10 décembre 1508, entre le roi de France, l'empereur, le roi d'Aragon, et les ducs de Ferrare, Mantoue et Urbino²⁷. L'alliance, initialement destinée à contrer les Ottomans, se transforma rapidement en une vaste coalition contre Venise. En 1509, le pape Jules II, qui depuis le début de son pontificat, en 1503, était fortement hostile aux Vénitiens, rejoignit la ligue. Le 14 mai 1509, lors de la bataille d'Agnadello, les Vénitiens subirent l'une des plus sévères défaites de leur histoire. La Terre ferme vénitienne fut occupée jusqu'à la lagune elle-même, qui ne fut cependant pas attaquée²⁸.

Dès que la nouvelle de la conclusion de la ligue parvint dans la lagune, les marchands exprimèrent leur inquiétude à propos du sort des galères

²⁴ B. Arbel, «The Ionian Islands and Venice's Trading System during the Sixteenth-Century», *Acts of the 6th International Pan-Ionian Congress*, vol. 2, Athènes, 2001, p. 147–160.

²⁵ ASV, MC, *Deda*, r. 25, fol. 62, 26 janvier 1511.

²⁶ B. Doumerc, *Venise et l'émirat...*, *op. cit.*, p. 69–72.

²⁷ I. Cervelli, *Machiavelli...*, *op. cit.*; F. Gilbert, «Venice...», art. cité; M. E. Mallett, «Venezia e la politica italiana 1454–1530», *Storia di Venezia...*, t. IV, *op. cit.*, p. 245–310; B. Ravid, «The Religious, Economic, and Social Background and Context of the Establishment of the Ghetti of Venice», G. Cozzi (éd.), *Gli Ebrei e Venezia, secoli XIV–XVIII*, Milan, Edizioni di Comunità, 1987, p. 211–260. Voir également G. Dalla Santa, *La lega di Cambrai e gli avvenimenti dell'anno 1509 descritti da un mercante veneziano contemporaneo*, Venise, 1903; G. Dalla Santa, *Commerci, vita privata e notizie politiche della lega di Cambrai (da lettere del mercante veneziano Martino Merlini)*, Venise, C. Ferrari, 1917.

²⁸ C. Judde de Larivière, «La frontière rapprochée: conflits au sein de la société vénitienne au temps de la ligue de Cambrai (1508–1516)», *Las sociedades fronterizas del Mediterráneo al Atlántico (ss. XVI–XVII)*, Actes du colloque organisé par la Casa de Velázquez et Framespa, à paraître.

des Flandres et de Syrie²⁹. La cargaison des trois galères des Flandres sur la voie du retour était estimée à 250 000 ducats, et on craignait pour leur sécurité. Durant toute la durée des hostilités, le financement de la guerre et de la défense vénitienne constitua la principale préoccupation des gouvernants qui instituèrent régulièrement impôts, taxes et prélèvements nouveaux. Dès 1509, des rumeurs parcouraient Venise évoquant la colère divine contre l'arrogance vénitienne, la corruption morale et le vice³⁰. En février 1510, le pape leva l'interdit qui frappait Venise, marquant ainsi la rupture de la ligue de Cambrai. La guerre n'était pourtant pas terminée et les problèmes financiers perdurèrent. Le Sénat s'appliqua à contrôler avec plus de soin les dépenses publiques³¹. Cette année-là encore, un seul convoi quitta la lagune, pour Alexandrie cette fois. Par la suite, la République se prêta à diverses combinaisons diplomatiques, entrant dans la « Sainte Ligue » en 1511, se rapprochant de Louis XII puis de François I^{er} en 1513. Les voyages du Ponant furent pourtant suspendus jusqu'en 1517. Ceux d'Alexandrie et de Beyrouth furent normalement organisés en 1511 et 1512, mais durant les quatre années suivantes, seules les galères de Beyrouth prirent la mer³². Dès lors, le Sénat autorisa à plusieurs reprises les navires privés vénitiens, mais également étrangers, à importer la laine à Venise³³.

Le concordat de Bologne, conclu en août 1516, mit un terme provisoire aux guerres d'Italie : Venise récupéra Brescia et Vérone. Les limites qu'atteignirent ses territoires à cette date ne furent plus jamais dépassées. La fin des hostilités en Italie permit la reprise des voyages des galères vers la Barbarie et les Flandres, également rendue possible par les rapprochements entre Venise et le roi de France.

Dans le Levant, les relations avec le sultan demeuraient tendues. Les gouvernants vénitiens restaient méfiants : en mai 1511 par exemple, les sages ordonnèrent au *provveditore dell'armada* d'escorter les galères de Beyrouth, puis celles d'Alexandrie³⁴. Quelques mois plus tard, en février 1512, les galères de Syrie retournèrent à Venise avec un chargement important³⁵. Néanmoins, les tensions restaient vives, et aucun patricien

²⁹ P. Sardella, *Nouvelles et spéculations à Venise au début du XVI^e siècle*, *Cahier des Annales*, 1, 1948, p. 42.

³⁰ I. Cervelli, *Machiavelli...*, *op. cit.* ; F. Gilbert, « Venice... », art. cité, p. 274.

³¹ ASV, ST, r. 17, fol. 19v^o, 13 juin 1510.

³² B. Arbel, « The Last... », art. cité.

³³ Voir chapitre 5, p. 250.

³⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 12, col. 163, 7 mai 1511.

³⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 13, col. 475, 14 février 1512.

n'acceptait la fonction de consul à Alexandrie. À partir de 1516, le nouveau souverain turc Selîm cessa la collaboration avec les Mamelouks et engagea les hostilités dès le mois d'août. L'année suivante, les Turcs s'emparèrent de l'Égypte et de la Syrie, et les anciens États du sultan du Caire, descendus au rang de province, virent leurs intérêts subordonnés à ceux de la capitale. Les Ottomans laissèrent Beyrouth et Alexandrie accessibles aux Vénitiens.

Les transactions entre Venise, l'*Ifriqiya* et l'Espagne furent plus irrégulières. En 1520, un convoi fut prévu et les galères attribuées aux enchères, mais le voyage dut être annulé, car les galères n'avaient pas obtenu le sauf-conduit requis³⁶. Au début de l'année 1525, les patrons des galères de Barbarie furent incarcérés par l'Inquisition de Murcie, qui les accusait de transporter des livres juifs. D'après le capitaine du convoi, l'affaire nécessita de longues tractations avec les autorités³⁷. Par ailleurs, de vifs débats opposèrent les patriciens pour savoir s'il fallait maintenir le boycott de Tunis. Au final, les galères de Barbarie ne partirent plus qu'à quatre reprises en 1519, 1521, 1524 et 1533.

Après la mort du sultan ottoman Selîm en 1520, son fils Süleymân consolida l'œuvre de son père, assura la paix intérieure et étendit les frontières de l'empire. Il rétablit, dans une certaine mesure, la liberté du commerce³⁸. De 1520 à 1529, un convoi de galères partit chaque année pour Beyrouth. Les galères d'Alexandrie, quant à elles, naviguèrent avec moins de régularité. L'Italie devint à cette époque le terrain d'affrontement de la rivalité entre le jeune empereur Charles Quint et François I^{er}. Enfin, Venise rejoint la ligue de Cognac en 1526: alliée à François I^{er} et au pape Clément VII Médicis contre l'empereur, la Sérénissime s'insérait dans un nouvel équilibre international, peu favorable aux relations commerciales avec le Ponant. Les galères d'Angleterre et des Flandres ne naviguèrent plus qu'à trois reprises en 1521, 1530 et 1533³⁹.

³⁶ ASV, SM, r. 19, fol. 130v^o, 10 mai 1520.

³⁷ ASV, CR, b. 61, fol. 27v^o-28, 22 mai 1525.

³⁸ R. Finlay, «Al servizio del Sultano: Venezia, i Turchi e il mondo Cristiano, 1523-1538», M. Tafuri (éd.), *“Renovatio urbis”: Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523-38)*, Rome, Officina, 1984, p. 78-118.

³⁹ F. Ortalli (éd.), *Lettere di Vincenzo Priuli capitano delle galee di Fiandra al doge di Venezia 1521-23*, Venise, Comitato per la pubblicazione delle fonti relativi alla storia di Venezia, 2005. Au sujet des derniers voyages d'Angleterre, voir ASV, SM, r. 22, fol. 227, 22 décembre 1533; r. 23, fol. 41v^o, 19 juin 1534; r. 23, 106v^o, 3 juin 1535.

En Méditerranée orientale, l'hégémonie ottomane se confirmait, provoquant l'hostilité des grandes puissances européennes, en particulier de Charles Quint. Les gouvernants vénitiens, tout en s'inscrivant dans cette politique, cherchaient à maintenir l'équilibre diplomatique. En août 1537, les armées de Süleymân attaquèrent directement la possession vénitienne de Corfou⁴⁰. Si elles ne parvinrent pas à s'emparer de l'île, elles prirent en revanche Nauplie et Malvoisie, ainsi que de petites îles de l'Archipel. Suivirent plusieurs années de guerre opposant Venise et ses alliés aux Turcs, avant qu'en octobre 1540, la paix soit stipulée. Aucune galère ne prit la mer entre 1536 et 1542. Enfin, à cette date, suite à la «paix entre le Sérénissime Seigneur turc et notre Seigneurie», et «parce que depuis la conclusion de celle-ci, il est passé suffisamment de temps, on ne doit plus différer de faire tout notre possible et dans les plus brefs délais pour permettre la navigation de nos galères *da mercado*»⁴¹.

L'activité de la navigation publique reprenait donc lentement, alors que Venise s'effaçait relativement de la scène internationale⁴². Les partisans de la paix devenaient majoritaires dans les assemblées vénitiennes. En effet, à partir de 1540, et jusqu'à 1570, Venise ne participa plus aux opérations diplomatiques et politiques majeures en Europe et en Méditerranée. Les convois de galères n'étaient plus ni aussi réguliers ni aussi nombreux qu'avant et seulement destinés à Alexandrie et à Beyrouth. Avec la reprise des hostilités contre les Turcs et la guerre de Chypre à partir de 1570, les galères cessèrent de naviguer. La guerre, suivie par la perte de l'île, et la peste qui dévasta Venise par la suite marquèrent un tournant définitif dans l'histoire du commerce vénitien⁴³.

Il est donc évident que de la fin du XV^e siècle à la veille de Lépante, la conjoncture politique et militaire internationale avait eu une incidence majeure sur la navigation commerciale vénitienne. Les tensions diplomatiques, les réquisitions, et les retards qui s'accumulaient modifiaient en

⁴⁰ D. Goffman, *The Ottoman...*, *op. cit.*, p. 145 et suiv.

⁴¹ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 65v^o, 21 janvier 1542, Beyrouth.

⁴² G. Cozzi, «Venezia dal Rinascimento all'Età barocca», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. VI, Gaetano Cozzi, Paolo Prodi (éd.), *Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1994, p. 3-125; J. R. Hale, «La guerra e la pace», *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 239-252; F. Chabod, «Venezia nella politica italiana ed europea del Cinquecento», *La civiltà veneziana del Rinascimento*, Florence, Sansoni, 1958, p. 27-55.

⁴³ F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 17-18. Voir également A. C. Hess, «The Battle of Lepanto and its place in Mediterranean history», *Past and Present*, 57, 1972, p. 53-73; D. Goffman, *The Ottoman...*, *op. cit.*, p. 154 et suiv.

profondeur le calendrier économique vénitien. Les gouvernants étaient conscients des difficultés que cela provoquait. Dans leur missive aux *oratori* et bayle auprès du seigneur turc, en février 1537, ils exprimaient leur crainte de voir «la ruine totale de ce voyage [de Syrie] parce qu'on ne trouvera plus de marchands qui voudront y investir»⁴⁴. Dès lors, il faudrait «abandonner ce voyage et prendre une toute autre route, ce qui provoquerait, comme nous l'avons dit, un grand dommage non seulement des marchands mais également du Seigneur turc». Ce type de discours, relativement fréquents, révélait que les Vénitiens maîtrisaient en partie les enjeux des tensions internationales qui affectaient leurs structures économiques, même si l'action à mener pour contrer une pareille situation ne relevait pas seulement de la politique vénitienne. Il en était différemment des difficultés intérieures, liées en particulier à l'Arsenal, qui sont autant de facteurs à prendre en considération pour saisir les transformations de la navigation publique à cette époque.

L'Arsenal et les difficultés d'adaptation d'une infrastructure publique

La création des convois de galères publiques au XIV^e siècle avait été en partie permise et déterminée par l'existence de l'Arsenal, principale infrastructure industrielle publique vénitienne. On y fabriquait les navires de propriété communale destinés à la flotte armée et à la flotte commerciale d'État⁴⁵. Le chantier public et la navigation commerciale publique étaient donc deux institutions aux destins étroitement liés, qui avaient participé conjointement à la fortune maritime de Venise. Les sénateurs l'affirmaient :

Nos ancêtres [*maggiori nostri*] prirent sans cesse soin des *cose maritime*, sachant avoir grâce à elles acquis leur État et leur réputation ; c'est pourquoi ils s'efforçaient d'accroître leurs forces en maintenant l'Arsenal pourvu du nombre le plus élevé possible de galères et des *arnizi* nécessaires à leur navigation⁴⁶.

Car c'est de «notre Arsenal que dépend la réputation de notre État»⁴⁷. En effet, «la conservation et la défense de notre État tant terrestre que maritime dépendent en bonne part de l'Arsenal, qui se trouve à présent

⁴⁴ ASV, SM, r. 23, fol. 206–206v°, 10 février 1537.

⁴⁵ Voir note 5, p. 14.

⁴⁶ ASV, SM, r. 22, fol. 150, 17 août 1532.

⁴⁷ ASV, SM, r. 25, fol. 126v°, 11 mars 1540.

dépouillé et nu de tout, à cause de la mise en place d'une importante *armada*⁴⁸.» La tradition se poursuivait lorsque Francesco Sansovino expliquait que l'Arsenal était «la base et le fondement de la grandeur de cette République, voire même l'honneur de toute l'Italie, ou pour dire mieux et avec plus de vérité, de tous les Chrétiens»⁴⁹.

Depuis sa création, le chantier était demeuré une infrastructure dynamique. Les gouvernants et les magistrats en charge de sa gestion étaient parvenus à intégrer les innovations techniques successives, adaptant la production et l'organisation du chantier aux nouvelles exigences de la flotte⁵⁰. À partir de 1473, une nouvelle extension avait été entamée, et l'Arsenal *nuovissimo* construit. Néanmoins, durant la première moitié du siècle suivant, le chantier montra des signes d'inadaptation à la nouvelle conjoncture politique et économique⁵¹. Dès lors, les problèmes rencontrés aggravaient d'autant ceux de la navigation publique, en particulier parce les priorités du chantier étaient désormais davantage définies en terme militaire, qu'en terme commercial.

Durant l'hiver 1499, à la suite des gros investissements réclamés par les dernières batailles contre les Ottomans, le coût de la restauration de l'Arsenal et les dépenses pour son réapprovisionnement furent évalués à 100 000 ducats⁵². En 1509, un incendie important en ravagea une grande partie, marquant profondément les esprits, déjà préoccupés par les problèmes du chantier⁵³. Les besoins de la Seigneurie en navires armés ne cessaient pourtant de croître, et l'incapacité du chantier à se conformer aux exigences de l'État augmentait encore. En février 1511, les délais de la *muda* du Levant furent prolongés car les navires n'avaient pas encore été livrés⁵⁴. Selon Girolamo Priuli, les opérations militaires dans le Padouan monopolisaient toutes les ressources, et l'Arsenal était le premier à subir la pénurie budgétaire⁵⁵. Les navires n'étaient presque

⁴⁸ ASV, *ST*, r. 13, fol. 152, 2 novembre 1500.

⁴⁹ F. Sansovino, *Delle cose...*, *op. cit.*, fol. 135v^o.

⁵⁰ F. Rossi, «L'Arsenale...», art. cité, p. 593.

⁵¹ E. Concina, «La casa dell'Arsenale», *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 147–210 ; p. 159 et suiv.

⁵² Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 243, décembre 1499.

⁵³ BNM, *Mss Italiani*, it. VII 323 (8646), fol. 217v^o, 1509.

⁵⁴ ASV, *SM*, r. 17, fol. 119, 10 février 1511.

⁵⁵ BMC, *Prov. div.*, 252-c, fol. 148, décembre 1511. Selon Girolamo Priuli, l'Arsenal, dont on parlait dans le monde entier, connaissait alors une grande pénurie. À cause de la guerre, il fallait pourvoir aux besoins des villes de Padoue et des autres régions de Terre ferme. L'Arsenal ne parvenait même plus à fabriquer trois galères, tant les matières premières manquaient.

jamais livrés dans les délais prévus. Les patrons étaient alors obligés de différer leur départ et les sénateurs d'autoriser le prolongement de la *muda*. En avril 1519, alors qu'il fallait organiser les voyages vers la Syrie, l'Égypte et l'Afrique du Nord, l'Arsenal était «*si mal in ordine*» qu'il lui était impossible de livrer les galères attendues⁵⁶. Durant toutes ces années, les guerres successives et les opérations militaires modifièrent en profondeur les conditions de production du chantier, dont les besoins en matières premières et matériel s'accroissaient et réclamaient de nouveaux moyens financiers. Pourtant, comme l'affirmait un décret du Sénat de 1534, «il est important et bien à propos de diminuer et de restreindre, avec toute notre attention, les dépenses et particulièrement celles de notre Arsenal»⁵⁷.

L'attitude de certains patrons de galères, qui refusaient de s'acquitter des contributions dues à l'Arsenal, aggravait la situation financièrement déjà précaire du chantier. Selon les *incanti*, les patrons devaient verser à l'Arsenal une partie du coût de la location (500 ducats en général), plusieurs mois avant leur départ, afin de financer la production. À maintes reprises, les patriciens différèrent le dépôt de cette somme, compliquant ainsi le travail des patrons de l'Arsenal. Par exemple, en 1500, alors que les galères d'Alexandrie et de Beyrouth étaient sur le point de partir, certains patrons n'avaient pas encore versé la somme prévue⁵⁸.

L'approvisionnement en matière première demeurait un des problèmes majeurs de l'Arsenal⁵⁹. La pénurie de matériaux entravait la fabrication et l'entretien des galères. En 1514, le Sénat faisait le constat d'une pénurie presque générale. Il fallait agir au plus vite pour reprendre un niveau décent de production⁶⁰. Mais malgré les efforts des patrons de l'Arsenal pour améliorer l'approvisionnement du chantier, la situation demeurait difficile⁶¹. L'avancée des Turcs dans les Balkans menaçait les foyers traditionnels d'approvisionnement vénitiens en métaux, alors que l'usage de l'artillerie était en plein essor et les métaux d'une utilisation

⁵⁶ ASV, *SM*, r. 19, fol. 94v°, 30 avril 1519.

⁵⁷ ASV, *SM*, r. 23, fol. 55, 17 septembre 1534.

⁵⁸ ASV, *SM*, r. 15, fol. 29v°, 28 août 1500.

⁵⁹ R. Vergani, «Le materie prime», *Storia di Venezia...*, *Il mare, op. cit.*, p. 285–312; F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*

⁶⁰ ASV, *ST*, r. 18, fol. 101v°, 26 janvier 1514.

⁶¹ On sait, par exemple, qu'ils se déplaçaient eux-mêmes pour se procurer les marchandises manquant; voir par exemple ASV, *ST*, r. 15, fol. 145v°, 29 octobre 1506.

accrue dans l'équipement des navires⁶². La consommation de fer se développait en conséquence. De la même façon, d'autres marchandises de première importance, tels les cordages de chanvre, faisaient défaut. En 1501, le Sénat permit à quiconque, patricien ou non, de vendre du chanvre à l'État⁶³. Enfin, le bois ne semblait jamais livré en quantités suffisantes⁶⁴. Au début du XVI^e siècle, les carences périodiques contraignaient les gouvernants à établir des priorités entre la construction immobilière d'une part et la construction navale de l'autre, entre les besoins du secteur public et ceux du secteur privé. Fréquemment, le Sénat rappelait les besoins de l'Arsenal et le Conseil des Dix édictait des règlements rigoureux quant aux zones et aux périodes d'autorisation du ramassage du bois de chauffe⁶⁵.

L'attention des gouvernants ne se limitait pas à l'administration matérielle du chantier ou à son aménagement, mais s'étendait également à la gestion de la main-d'œuvre, artisans et *arsenalotti*. Le nombre total des ouvriers employés par l'Arsenal était passé d'environ 1 000 à 2 107 entre 1493 et 1536, ce qui restait insuffisant pendant les périodes de forte demande⁶⁶. Dans ce cas, les recrutements temporaires étaient autorisés. L'Arsenal recourait ainsi, pour la journée ou la semaine, aux artisans et aux ouvriers travaillant dans des *squeri* privés, témoignage de l'efficace collaboration qui existait entre secteurs public et privé dans le monde économique⁶⁷. En 1506, alors qu'il fallait livrer au plus vite les galères de Beyrouth, les patrons purent recruter autant de calfats que nécessaire, et on autorisa leur travail le samedi et le soir⁶⁸. En 1513, le voyage d'Alexandrie fut différé car les deux galères n'étaient pas prêtes, et l'on exigea le recrutement de soixante calfats supplémentaires par galère⁶⁹. En 1531, on affirma «la nécessité d'accroître le nombre

⁶² J.-F. Belhoste, «Nascita e sviluppo dell'artiglieria in Europa», Ph. Braunstein, L. Molà (éd.), *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, vol. 3, *Produzione e tecniche*, Trévise, Fondazione Cassamarca, 2007, p. 325–343; Ph. Braunstein, «Le commerce du fer à Venise au XV^e siècle», *Studi Veneziani*, VIII, 1966, p. 267–302.

⁶³ ASV, *ST*, r. 14, fol. 39^v–40, 13 octobre 1501.

⁶⁴ U. Pizzarello, V. Fontana (éd.), *Pietre e legni dell'Arsenale di Venezia*, Venise, Altra riva, 1983; R. Vergani, «Le materie...», art. cité; R. Vergani, «Legname per l'Arsenale: i boschi 'banditi' nella repubblica di Venezia, secoli XV–XVII», S. Cavacciocchi (éd.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII–XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 401–413.

⁶⁵ Voir par exemple, ASV, *CD*, *Parti comuni*, f. 10, n° 36, 23 septembre 1529.

⁶⁶ R. Romano, «Aspetti...», art. cité, p. 58–59.

⁶⁷ R. Romano, «La marine...», art. cité, p. 35–36.

⁶⁸ ASV, *SM*, r. 16, fol. 105^v, 26 mai 1506.

⁶⁹ ASV, *ST*, r. 18, fol. 81^v, 9 août 1513.

de charpentiers travaillant à l'Arsenal». En effet, 221 charpentiers y œuvraient, soit le nombre minimum nécessaire au bon fonctionnement du chantier public, selon les sénateurs⁷⁰. On décida le recrutement de 102 charpentiers supplémentaires, à choisir parmi la liste de ceux «approuvés» par la *Scuola dei marangoni*. Les charpentiers n'étaient pas les seuls à manquer, et c'était, au gré de la demande et des besoins, les différents corps de métier qui pouvaient être sollicités⁷¹. Les patrons de l'Arsenal disposaient d'un réservoir de main-d'œuvre important dans les chantiers privés à Venise et dans l'ensemble du Dogado. En mars 1532, «tous les calfats de Chioggia comme des *contrade* [...] et tous les calfats qui travaillent en dehors de la *casa* [l'Arsenal] et les *squeraruoli*» furent appelés à y travailler⁷². Quelques semaines plus tard, une fois la situation redevenue normale, la décision fut prise de congédier «les calfats et *squeraruoli* recrutés dans les *contrade* et à Chioggia»⁷³.

Les artisans recrutés temporairement devenaient de plus en plus nombreux, et la nature du travail se transformait alors. Leurs conditions de rémunération et leur activité étaient différentes. Ces travailleurs temporaires favorisaient l'introduction de nouvelles habitudes. Les structures corporatives des *arsenalotti* tendaient à s'affaiblir⁷⁴. Les traditions artisanales et corporatives qui avaient jusqu'alors caractérisé le travail des ouvriers semblaient se relâcher. Les gouvernants protestaient contre la mauvaise qualité de la production. Ils déploraient les changements dans les pratiques des artisans et l'abandon des valeurs qui avaient jusqu'alors permis une exceptionnelle organisation de l'activité dans le chantier naval⁷⁵. Ils pointaient également du doigt le manque de savoir-faire de certains artisans, recrutés trop jeunes, sans avoir acquis l'expérience suffisante⁷⁶. En 1551, les sénateurs critiquèrent la qualité des galères fabriquées par l'Arsenal :

Depuis un certain temps, on remarque que certaines galères restent incomplètes ou lorsqu'elles sont terminées et qu'on les met à l'essai, elles ne sont pas de la qualité que l'on attendait. Cela provient du fait qu'à peine les charpentiers ont mis une galère en chantier, ils viennent aussitôt

⁷⁰ ASV, SM, r. 22, fol. 96v°, 21 octobre 1531.

⁷¹ ASV, SM, r. 22, fol. 120v°, 16 mars 1532, ici dans le cas des *remeri*.

⁷² ASV, SM, r. 22, fol. 115v°, 2 mars 1532.

⁷³ ASV, SM, r. 22, fol. 124, 13 avril 1532.

⁷⁴ G. Caniato, «L'Arsenale...», art. cité, p. 647.

⁷⁵ R. Romano, «Aspetti...», art. cité, p. 43.

⁷⁶ ASV, SM, r. 22, fol. 105, 30 décembre 1531.

réclamer leur salaire à notre Seigneurie, et lorsqu'ils l'ont obtenu, ils n'ont plus soin ni de la terminer, ni de respecter la qualité⁷⁷.

C'était la tradition maritime de Venise qui était mise en cause par ces artisans peu scrupuleux. L'idée de devoir acheter des navires à l'étranger n'en demeurait pas moins intolérable aux yeux des gouvernants⁷⁸.

Le nombre de grandes galères disponibles au cours du XVI^e siècle fut en constante diminution. En 1499, la République disposait de 17 grosses galères marchandes et de 48 galères légères⁷⁹. Selon Frederic C. Lane, 22 grandes galères neuves naviguèrent entre 1496 et 1505. Elles furent principalement construites par les deux grands maîtres Leonardo Bressan et Marco Francesco Rosso⁸⁰. De 1504 à 1518, le nombre des grandes galères diminua des trois-quarts (soit de 32 à 9)⁸¹. Dans les années 1520, Venise n'en avait qu'une dizaine à sa disposition, ce qui expliquait en partie la réduction du nombre de convois annuels à partir de ces années. Le nombre de grandes galères – 12 en 1544 et 6 en 1560 – révèle le caractère massif d'une telle diminution. Le nombre de galères légères de 1504 à 1518 était lui aussi en baisse, de 83 à 56, soit une diminution d'un tiers des effectifs. La baisse était cependant moins sensible dans le domaine militaire que dans le secteur commercial, manifestation des priorités exprimées par le gouvernement de la Seigneurie. La situation s'améliora cependant par la suite, puisqu'en 1544, le nombre de galères disponibles dépassait celui de 1504, mais à cette date, la majorité des navires (85 %) était des galères légères à vocation militaire.

À partir de 1509, et à part quelques exceptions⁸², il n'y eut jamais plus de deux convois la même année, chacun ne rassemblant jamais plus de trois galères. Par ailleurs, les convois prévus furent à plusieurs reprises annulés en raison du nombre insuffisant de navires disponibles. En mai 1517, les sénateurs convaincus qu'il fallait maintenir le voyage de Syrie, décidèrent d'attribuer aux patrons les galères de retour du précédent convoi⁸³. En juin, les opérations avaient pris du retard, et ce furent les deux galères initialement prévues pour le voyage des Flandres qui furent attribuées à celui de Syrie. Les patrons des galères des

⁷⁷ ASV, SM, r. 31, fol. 88v^o, 31 janvier 1551.

⁷⁸ ASV, SM, r. 22, fol. 105, 30 décembre 1531.

⁷⁹ R. Romano, «Aspetti...», art. cité, p. 50.

⁸⁰ F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 229.

⁸¹ F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 230.

⁸² En 1519, 1521, 1524, 1530 et 1533.

⁸³ ASV, SM, r. 19, fol. 11, 29 mai 1517.

Flandres devaient recevoir deux nouvelles embarcations, qui ne seraient néanmoins disponibles qu'au mois de janvier suivant⁸⁴. Finalement, les patrons de Beyrouth obtinrent deux galères neuves et ils commencèrent le recrutement de l'équipage en septembre, avant même que les galères n'aient été livrées par l'Arsenal⁸⁵. Elles ne partirent qu'en février 1518 et à leur retour, en août, elles furent immédiatement confiées aux patrons d'Alexandrie, qui attendaient deux galères neuves qui n'avaient pas encore été fabriquées⁸⁶.

Les débats qui eurent lieu à cette occasion, en juin 1517, étaient particulièrement révélateurs des ambiguïtés de la politique vénitienne. Marino Sanudo intervint au Sénat pour rappeler l'importance du commerce maritime. Il se disait désolé de voir que, dans un chantier privé, Benedetto Giustinian parvenait à faire fabriquer une nef en 47 jours, alors que l'Arsenal était dans un tel état qu'en deux mois, il n'était pas en mesure de produire deux galères, et ce malgré les grosses sommes qui lui étaient régulièrement versées⁸⁷. Federico Morosini, patron de l'Arsenal, lui répondit que plus de soixante charpentiers parmi ceux employés par l'Arsenal, étaient «impotents»⁸⁸. Les salaires s'élevaient de 6 à 10 *soldi* par jour, alors que Benedetto Giustinian payaient ses ouvriers entre 20 et 30 *soldi*. Il rétorqua en outre à Marino Sanudo que, de février à juin, cinq galères avaient été construites à l'Arsenal, preuve de l'efficacité du chantier public.

Le nombre de navires disponibles restait toutefois insuffisant et la majorité des embarcations était mobilisée par la flotte armée. La priorité des gouvernants était la défense de l'État territorial et maritime. Ainsi, lorsqu'il s'agissait de choisir entre le financement de la flotte armée et celui de la marine marchande, la première était plus volontiers privilégiée. L'État ne faisait plus preuve de la même efficacité dans l'organisation de sa flotte. L'équilibre entre les deux secteurs, commercial et militaire, était rompu. Les sénateurs renouvelaient régulièrement leurs injonctions aux patrons de l'Arsenal, les exhortant à construire de nouvelles galères ou de réparer les anciennes, car ils savaient «de quelle utilité a toujours été pour la cité la navigation fréquente des galées *da*

⁸⁴ ASV, *SM*, r. 19, fol. 12, 5 juin 1517.

⁸⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 676, 20 septembre 1517.

⁸⁶ ASV, *SM*, r. 19, fol. 64v^o, 28 août 1518.

⁸⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 327-328, juin 1517.

⁸⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 329, 5 juin 1517.

*mercato*⁸⁹». Mais ils ne leur donnaient pas les moyens de mener à bien cette mission. Les patrons de l'Arsenal étaient alors désignés comme les responsables d'une situation pourtant provoquée par une politique publique dont ils ne maîtrisaient pas les enjeux.

2. *La navigation publique à l'épreuve des temps*

Un réseau commercial et diplomatique affaibli

Le dynamisme du commerce maritime vénitien avait été favorisé par des structures politiques et économiques d'assistance et de soutien édifiées puis renforcées à la suite des conquêtes du XIII^e siècle. Ainsi, dans l'ensemble du bassin méditerranéen, de même que dans les cités marchandes du nord de l'Europe, un réseau officiel garantissait la sécurité et les affaires des marchands de passage, des navires en transit ainsi que des ressortissants vénitiens en résidence⁹⁰. Dans les cités et ports les plus importants, la présence de communautés vénitiennes nombreuses avait conduit à l'établissement de consulats, autour desquels s'organisait la vie des marchands résidents. Les jeunes patriciens en apprentissage de même que les marchands plus expérimentés, citoyens ou patriciens, étaient chargés des intérêts commerciaux de leurs associés demeurés dans la lagune. Ils disposaient d'entrepôts et de magasins dans le quartier où ils résidaient, et se chargeaient de négocier les marchandises que les galères et les nefes chargeraient lors de leur passage, afin de les ramener vers Venise. Des consuls représentaient les intérêts de la Sérénissime outre-mer et s'assuraient également que les ressortissants vénitiens respectaient les lois, même en terre lointaine, et pouvaient, par exemple, arbitrer des différends entre marchands⁹¹. Ainsi, en 1498,

⁸⁹ ASV, SM, r. 20, fol. 58, 27 février 1523.

⁹⁰ B. Arbel, «Venetian Trade...», art. cité; B. Arbel, «Colonie d'oltremare», *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 947-985; E. Ashtor, *The Levant Trade in Middle Ages*, Princeton, Princeton University Press, 1983; E. A. Congdon, «Venetian Merchant Activity within Mamluk Syria (886-893/1481-1487)», *Al Masaq: Islam and Medieval Mediterranean*, 7, 1994, p. 1-33; E. R. Dursteler, «Commerce and Coexistence: Venetian and Ottoman Merchants in the Early Modern Era», *Turcica*, 34, 2002, p. 105-133; E. R. Dursteler, *Venetians in Constantinople. Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007; A. A. Ruddock, *Italian...*, *op. cit.*

⁹¹ M. P. Pedani, «Venetians Consuls in Egypt and Syria in the Ottoman Age», *Mediterranean World*, 18, 2006, p. 7-21; M. P. Pedani, «Consoli veneziani nei porti del

il fut demandé au consul d'Alexandrie de convoquer des marchands maures afin de régler le litige qui les opposait aux commis des banquiers Alvisé Pisani et ses frères, fils de Giovanni⁹².

Le financement des dépenses consulaires était assuré par une taxe spéciale qui pesait sur les marchandises commercées dans ces villes. Le terme de *cottimo* s'appliquait à cette taxe, de même qu'il qualifiait le comptoir lui-même. Sa perception régulière était indispensable au bon fonctionnement du consulat. Francesco Bernardo de Dandolo, le consul au retour de Damas en 1525, insista sur ce point : « Il est essentiel que toutes les marchandises acquittent la taxe de 2 %, condition pour que toutes les dépenses ordinaires et les salaires du *cottimo* puissent être payés⁹³. »

Soutenir et pacifier les comptoirs était également impératif pour la Sérénissime, qui devait garantir la sécurité du commerce et de la navigation outre-mer. Une magistrature spéciale avait été créée à Venise dans le but d'améliorer leur surveillance. Les *provveditori al cottimo* de Londres, de Damas et d'Alexandrie avaient ainsi pour mission de contrôler la perception des taxes et leur utilisation, et de surveiller les comptoirs. Ils devaient produire des rapports réguliers et précis pour le Sénat, qui pouvait alors légiférer en conséquence. Dans un décret rédigé en 1515, les sénateurs rappelèrent la nécessité et l'utilité des voyages du Levant, d'un point de vue tant commercial que fiscal et insistèrent sur l'importance de la mission des *provveditori*⁹⁴. En 1519, une déclaration du même ordre rappela l'urgence de pourvoir aux nécessités des trois consulats⁹⁵. Le consul Francesco Bernardo, quelques années plus tard, souligna l'importance de la tâche des *provveditori*, en particulier dans le domaine de la perception des taxes⁹⁶.

Les rapports des consuls et des *provveditori al cottimo* égyptien et syrien révélaient leur profonde inquiétude quant aux conditions de vie et de

Mediterraneo in età moderna», R. Cancila (éd.), *Mediterraneo in armi (secc. XV–XVIII)*, Palermo, Mediterraneana, 2007, t. I, p. 175–205. Voir également G. Berchet (éd.), *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, Turin, G. B. Paravia, 1866; A. Fabris, «Due relazioni inedite di consoli veneziani a Damasco», *Electronic Journal of Oriental Studies*, 7, 2004, n° 20, p. 1–11.

⁹² ASV, SM, r. 14, fol. 162v°, 11 août 1498.

⁹³ ASV, CR, b. 61, fol. 21, 6 mars 1525. Voir aussi A. Fabris, «Due relazioni...», art. cité.

⁹⁴ ASV, ST, r. 19, fol. 42v°, 6 septembre 1515.

⁹⁵ ASV, ST, r. 21, fol. 58v°, 26 septembre 1519.

⁹⁶ ASV, CR, b. 61, fol. 19v°–20, 6 mars 1525.

négoce des marchands vénitiens installés outre-mer⁹⁷. Deux problèmes majeurs se posaient : celui de la sécurité des marchands d'une part, celui du financement des comptoirs de l'autre. En 1503, le consul de retour d'Alexandrie, Alvise Arimondo de Pietro, rapporta les extorsions et autres brutalités dont étaient victimes les Vénitiens⁹⁸. Les ministres du sultan multipliaient les actions hostiles et Alvise Arimondo se dit très inquiet du sort qui serait réservé aux galères devant prochainement prendre la mer. Il fut donc décidé de supprimer l'escale d'Alexandrie cette année-là et de la remplacer par celle d'Aboukir, où les galères pourraient charger leur cargaison. Trois ans plus tard, en 1506, la situation politique à Alexandrie préoccupait toujours autant les sénateurs⁹⁹.

Ceux-ci prenaient très au sérieux les recommandations des consuls, en particulier pour l'établissement du calendrier de navigation des galères marchandes. Qu'il s'agisse de suspendre temporairement les voyages, faute de marchandises ou à cause de conditions politiques défavorables, ou au contraire de renforcer un convoi pour permettre l'exportation à Venise de marchandises en quantité importante, les correspondances régulières étaient fondamentales pour l'organisation de la navigation publique. L'*incanto* d'Alexandrie en mars 1533 expliquait qu'il était « fort à propos de programmer un voyage vers Alexandrie, comme l'a particulièrement conseillé dans sa lettre le noble Nadalin Contarini, consul à Alexandrie »¹⁰⁰. Celui des galères de Beyrouth en 1542 disait avoir appris « par la lettre de notre consul de Damas qu'en Syrie, au moment de la *muda* d'octobre, il y aura[it] une bonne quantité d'épices et de soie, puisqu'il [était] prévu que les caravanes de La Mecque et Bassorah [seraient] très riches¹⁰¹. » Le 13 février 1553, le Collegio recommanda de suspendre temporairement l'*incanto* de Beyrouth, car on attendait à Venise l'arrivée imminente de lettres de Constantinople qui informeraient de la situation et permettraient ainsi de « délibérer à ce sujet avec maturité »¹⁰².

Les consuls rapportaient les problèmes endurés par les communautés vénitiennes outre-mer. En novembre 1508, alors que les Vénitiens subissaient les mauvaises dispositions du gouverneur de Damas, le consul

⁹⁷ Pour les problèmes relatifs à la période antérieure, voir E. Ashtor, « The Volume... », art. cité ; E. Ashtor, *The Levant...*, *op. cit.*

⁹⁸ ASV, SM, r. 16, fol. 20v°, 12 septembre 1503.

⁹⁹ ASV, SM, r. 16, fol. 119v°, 20 octobre 1506.

¹⁰⁰ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 46v°, 1^{er} mars 1533, Alexandrie.

¹⁰¹ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 69, 23 juin 1542, Beyrouth.

¹⁰² ASV, SMI, r. 2, livre V, fol. 19, 13 février 1553, Beyrouth.

réclama l'intervention de la Seigneurie et des *provveditori* pour trouver une solution¹⁰³. En 1523, les hommes du pacha Ahmet menacèrent le consul d'Alexandrie, Alvise Loredan de Marco, de saccager les entrepôts vénitiens s'ils ne recevaient pas la somme de 15 000 ducats¹⁰⁴. En 1525, Francesco Bernardo de Dandolo déplorait l'attitude inégale des «seigneurs de Damas» à l'égard des étrangers: si certains se montraient plutôt bienveillants, d'autres faisaient tout pour entraver leur activité. Le pacha Ferat l'avait accueilli chaleureusement en mai 1522, mais son successeur Coram s'était au contraire révélé un véritable «ennemi de la nation»¹⁰⁵. Dans ces conditions changeantes et incertaines, la navigation commerciale était bien périlleuse et les difficultés se poursuivaient. En janvier 1530, le bayle de Constantinople déplorait la situation très difficile des marchands vénitiens en Égypte¹⁰⁶. En 1537, à la veille de la guerre, les magasins vénitiens à Beyrouth furent attaqués et les sénateurs estimaient qu'il était «nécessaire de prendre toute décision opportune de façon à ce que nos marchands ne subissent aucun dommage et puissent retrouver leurs biens, comme il est juste et convenable»¹⁰⁷.

De sérieux problèmes financiers éprouvaient à cette époque les comptoirs. En 1508, le consul de Damas mena une politique drastique d'assainissement des comptes, remboursant les dettes du consulat et réclamant aux débiteurs leurs dus. Il avertit les «usuriers juifs» que les intérêts ne leur seraient plus payés et leur promit un remboursement progressif¹⁰⁸. En avril 1509, il put annoncer les premiers résultats de cette politique¹⁰⁹. Quelques mois plus tard, en décembre, il se dit pourtant inquiet d'apprendre que la *muda* de Beyrouth avait été retardée en partie à cause de la ligue de Cambrai¹¹⁰. Certes, les revenus des comptoirs n'étaient pas assurés par les seules galères, et les nefes payaient une bonne partie des taxes. Néanmoins, nous le verrons par la suite, elles subissaient elles aussi les conséquences de la conjoncture méditerranéenne défavorable. En septembre 1514, les *provveditori* réclamèrent à plusieurs reprises l'autorisation de venir plaider leur cause au

¹⁰³ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 1, novembre 1508.

¹⁰⁴ ASV, *SM*, r. 21, fol. 25v°, 13 octobre 1526.

¹⁰⁵ ASV, *CR*, b. 61, fol. 19v°, 6 mars 1525.

¹⁰⁶ ASV, *SSD*, r. 54, fol. 53v°-54, cité par J. Teixeira Marques de Oliveira, *Veneza...*, *op. cit.*, p. 249.

¹⁰⁷ ASV, *SM*, r. 24, fol. 33, 15 mars 1537.

¹⁰⁸ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 3v°, 28 janvier 1509.

¹⁰⁹ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 5v°, 13 avril 1509.

¹¹⁰ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 10, 22 décembre 1509.

Sénat, afin de proposer des solutions pour la reprise de la navigation, suspendue depuis déjà trois ans. Mais les sénateurs concentraient leurs efforts politiques sur les guerres dans la péninsule et ils ne prirent pas le temps de les recevoir¹¹¹. La situation du comptoir d'Alexandrie était pourtant préoccupante, comme l'expliqua le consul en 1518¹¹², et cela incita les sénateurs à instaurer des contrôles plus efficaces, en particulier dans le domaine de la perception des taxes¹¹³. Le rapport du consul de Damas en mars 1525 montrait que les difficultés n'avaient pas été résolues. Comme il l'expliqua, les créanciers du *cottimo* s'étaient empressés de venir réclamer leur dû, dès son arrivée. Après les avoir rassurés, il s'était penché sur les comptes, s'apercevant que le *cottimo* était encore débiteur de 34 000 ducats. Il avait alors tenté de régler la situation, en procédant progressivement aux remboursements, tout en négociant le prolongement des délais de paiement¹¹⁴. Les *provveditori al cottimo* ainsi que les sénateurs lui avaient promis l'envoi rapide de l'argent nécessaire. Francesco Bernardo attendait la somme avec impatience, car «les usures» étaient de 25 %, ce qui était à ses yeux intolérable¹¹⁵. Malgré tous ses efforts, à la fin de son mandat en septembre 1524, les créanciers devaient encore recevoir 23 000 ducats, et Francesco Bernardo supplia instamment le Collegio d'y pourvoir au plus vite.

En mai 1533, les sénateurs se plaignaient encore des «dépenses excessives et immodérées faites par nos consuls de Damas»¹¹⁶. À Alexandrie, les difficultés financières étaient également permanentes¹¹⁷. Le dérèglement de l'organisation du commerce était à l'origine des problèmes rencontrés. Les marchandises et les épices ne circulant plus systématiquement sur les galères, la perception des taxes devenait plus problématique, aggravant l'instabilité financière des *cottimi*¹¹⁸. En 1541, les sénateurs expliquèrent qu'en cette période de guerre, les épices et autres marchandises avaient pris la route d'Ancône, Ferrare, Florence, Gênes et d'autres lieux encore. Selon eux, si aucune aide n'était rapidement apportée au *cottimo* de Damas, il était à craindre que la navigation des galères ou des nef s vers la Syrie ne devienne

¹¹¹ ASV, SM, r. 18, fol. 46, 29 septembre 1514.

¹¹² ASV, SM, r. 19, fol. 36, 7 janvier 1518.

¹¹³ ASV, SM, r. 19, fol. 43-45, 4 mars 1518.

¹¹⁴ ASV, CR, b. 61, fol. 19v^o, 6 mars 1525.

¹¹⁵ ASV, CR, b. 61, fol. 19v^o, 6 mars 1525.

¹¹⁶ ASV, SM, r. 22, fol. 131v^o, 24 mai 1532.

¹¹⁷ ASV, SM, r. 23, fol. 57, 29 septembre 1534.

¹¹⁸ Voir par exemple ASV, SM, r. 25, fol. 54, 23 mai 1539.

impossible¹¹⁹. Les consuls cherchaient à faire des propositions pour améliorer les conditions de navigation des galères, comme Domenico da Molin, consul de Damas de retour en 1548¹²⁰. Il suggéra le déplacement du consulat de Damas à Alep, car c'était là que se trouvaient en réalité les marchands. Et en effet, le consulat y fut déplacé en 1548, là «où vivent les marchands et où se traitent les affaires»¹²¹.

La déstabilisation politique et économique des principaux comptoirs vénitiens affaiblissait logiquement l'organisation de la navigation publique. Le gouvernement multipliait les missions diplomatiques pour tenter de remédier à cette situation. De nombreux représentants de la Sérénissime – bayles, ambassadeurs et orateurs – étaient chargés de maintenir de bonnes relations avec les souverains étrangers ou leurs représentants. Ils garantissaient la permanence du lien entre Venise, ses marchands et les puissances étrangères¹²². L'une des missions fondamentales des diplomates était de négocier les autorisations et les sauf-conduits, afin que les galères marchandes puissent longer les côtes et faire escale dans les principaux ports du pays¹²³. Parfois, pourtant, ils échouaient dans leur mission, comme en 1520, lorsque le convoi de Barbarie fut annulé, faute des sauf-conduits nécessaires¹²⁴. Ils étaient néanmoins fréquemment sollicités pour assurer la sécurité des marchands, et en particulier de ceux des galères publiques. En 1531, ce fut Giovanni Alvise Bembo, capitaine des galères d'Alexandrie de retour de son voyage qui rappela la nécessité d'obtenir des garanties de la part du *signor turco* pour assurer le bon déroulement des convois¹²⁵. L'*incanto* d'Alexandrie de 1536 pré-

¹¹⁹ ASV, SM, r. 25, fol. 195, 22 janvier 1541.

¹²⁰ ASV, CR, b. 61, fol. 69v°, 19 avril 1548; A. Fabris, «Due relazioni...», art. cité, p. 10.

¹²¹ U. Tucci, *Lettere...*, *op. cit.*, p. 8.

¹²² Au sujet du bayle de Constantinople, voir E. R. Dursteler, *Venetians...*, *op. cit.*, en particulier p. 28 et suiv.; E. R. Dursteler, «The Bailo in Constantinople: Crisis and Career in Venice's Early Modern Diplomatic Corps», *Mediterranean Historical Review*, 16, 2001, p. 1–25; C. Coco, F. Manzonetto, *Baili veneziani alla Sublime Porta. Storia e caratteristiche dell'ambasciata veneta a Costantinopoli*, Venise, Stamperia di Venezia, 1985. Voir également E. Albèri (éd.), *Relazioni...*, *op. cit.*; L. Valensi, *Venise et la Sublime Porte. La naissance du despote*, Paris, Hachette, 1987.

¹²³ Voir par exemple L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 263–264, «Sauf-conduit de Ferdinand le Catholique, roi d'Aragon, en faveur des galères de Venise pour commercer en Barbarie», 23 avril 1506; *ibid.*, p. 273–275, «Dépêche du Sénat de Venise à François Cornaro, ambassadeur de la république auprès de Charles-Quint, au sujet du commerce des Vénitiens sur les côtes de Barbarie», 22 mai 1518 (ASV, SSD, r. 47, fol. 118).

¹²⁴ ASV, SM, r. 19, fol. 130v°, 10 mai 1520.

¹²⁵ ASV, CR, b. 61, fol. 120v°, sans date.

cisa qu'il faudrait écrire et ordonner au bayle de Constantinople qu'il obtienne de «l'Excellente Porte» des garanties concernant la sécurité des galères à Alexandrie¹²⁶. L'année suivante, les sénateurs écrivirent aux orateurs et au bayle vénitiens auprès du sultan Abraham Castro, leur demandant d'inviter ce dernier à cesser de les «forcer à payer de lourdes taxes [*angarizar*] et de molester notre nation»¹²⁷.

La Seigneurie faisait également de chaque patricien un agent potentiel de sa politique diplomatique. Les capitaines des convois de galères marchandes étaient ainsi fréquemment mis à contribution. En 1496, le consul de Tunis informa les sénateurs des mauvaises dispositions du roi à l'égard des Vénitiens. Le roi, insatisfait d'apprendre que les galères *al trafego* n'effectueraient qu'un seul passage, avait décidé d'empêcher les Vénitiens d'acheter des marchandises. Le capitaine des galères reçut la mission de le rencontrer et de le faire revenir sur sa position¹²⁸. Une mission du même ordre fut confiée au capitaine des galères de Barbarie, et directement inscrite dans l'*incanto* du 27 octobre 1530¹²⁹. L'un des fils de Tommaso Tiepolo avait été capturé par les Maures dans le but d'obtenir une rançon. Le roi de Tunis s'était à son tour emparé de l'otage, réclamant plus d'argent encore. Il fut demandé au capitaine de faire libérer le jeune patricien, en acceptant de verser la somme requise en premier lieu par les Maures. Il pourrait menacer le roi d'un boycott du port de Tunis, dans le cas où celui-ci ne se montrerait pas coopératif.

La plupart des marchands avaient eux aussi vocation à servir les intérêts de la Sérénissime. Ils jouaient en particulier un rôle essentiel dans la diffusion des nouvelles¹³⁰. Le trafic incessant de navires privés, de

¹²⁶ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 63, 22 mai 1536, Alexandrie.

¹²⁷ ASV, SM, r. 23, fol. 207, 10 février 1537. Au sujet d'Abraham Castro, voir B. Arbel, *Trading...*, *op. cit.*, p. 29–54. Voir également ASV, CR, b. 61, fol. 121, 1531.

¹²⁸ ASV, SM, r. 14, fol. 97v°, 17 mai 1496, à Giacomo Cocco, capitaine des galères *al trafego*.

¹²⁹ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 22, 27 octobre 1530, Barbarie.

¹³⁰ F. De Vivo, *Information...*, *op. cit.*, p. 89 et suiv.; B. Doumerc, «“Par Dieu écrivez plus souvent!” La lettre d'affaires à Venise à la fin du Moyen Âge», *La circulation des nouvelles au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, École française de Rome, 1994, p. 99–109; F. Thiriet, «Les lettres commerciales des Bembo et le commerce vénitien dans l'Empire ottoman à la fin du XV^e siècle», *Studi in onore di A. Sàpori*, vol. II, 1957, p. 911–933; U. Tucci, *Lettres...*, *op. cit.*; E. Vallet, *Marchands...*, *op. cit.*; L. de Zanche, *Tra Costantinopoli e Venezia. Dispacci di Stato e lettere di mercanti dal Basso Medioevo alla caduta della Serenissima*, Prato, Istituto di studi storici postali, 2000. Voir plusieurs correspondances dans BMC, *Mss Dandolo*, *Mss Tron Donà*, *Prov. div.*, C 1176 et dans ASV, *Miscellanea Gregolin*.

tonnage plus ou moins important, permettait à ces marchands d'échanger rapidement des informations indispensables pour leurs affaires. Le gouvernement était lui-même attentif aux nouvelles qui lui parvenaient de l'ensemble du bassin méditerranéen¹³¹. Les marchands pouvaient aussi être directement mis à contribution et recevoir une mission diplomatique ponctuelle auprès des monarques ou de leurs conseillers. En novembre 1496, par exemple, deux marchands vénitiens à Londres, Luca Vallaresso et Pietro Contarini, furent chargés de convaincre le roi d'Angleterre d'entrer dans la ligue contre les Français¹³². En 1524, les marchands vénitiens furent contraints d'acheter 1 600 cantares de gingembre appartenant au «seigneur de Damas», pour 6 ducats le cantare, sachant que leur refus risquait de déclencher colère et représailles¹³³. Dans l'*incanto* des galères de Barbarie de 1530, enfin, il fut explicitement demandé au capitaine et aux patrons d'accepter à bord des galères tous les marchands maures qui en feraient la demande, sans leur réclamer de taxes supplémentaires pour leurs marchandises¹³⁴. La même année, il fut demandé aux *vice domini del Fontego dei Tedeschi* de retirer des nolis revenant à Giovanni Battista Grimani de Domenico, l'un des investisseurs des galères des Flandres récemment parties, un tiers du coût des cadeaux offerts au roi d'Angleterre par deux autres investisseurs du convoi¹³⁵. Il s'agissait d'autant de décisions qui contraignaient les marchands et acteurs économiques à se soumettre et s'adapter aux exigences politiques et diplomatiques de l'époque.

Guerre de course et piraterie

Entre la fin du XV^e siècle et le XVI^e siècle, l'évolution de la guerre de course eut sans aucun doute des conséquences majeures sur le commerce maritime en Méditerranée¹³⁶. La dimension religieuse et la «politisation» de la course en modifièrent la nature, entraînant l'élaboration

¹³¹ P. Sardella, *Nouvelles...*, *op. cit.*

¹³² Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 380–381, 13 novembre 1496.

¹³³ ASV, CR, b. 61, fol. 21, 6 mars 1525.

¹³⁴ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 22, 27 octobre 1530, Barbarie.

¹³⁵ ASV, CN, r. 21, fol. 84, 11 septembre 1530.

¹³⁶ J. Heers, *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée, XIV^e–XVI^e siècle*, Paris, Perrin, 2001 ; M. Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI–XVIII)*, Naples, Edizioni scientifiche italiane, 1995 ; M. Mollat, «Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge», *Hansische Geschichtsblätter*, 90, 1972, p. 1–14 ; A. Tenenti, «I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento», *Rivista storica italiana*, 72, 1960, p. 234–287 ; A. Tenenti, *Venezia e i corsari, 1580–1615*, Bari, Laterza, 1961. Pour la période précédente,

de règles nouvelles. La piraterie, quant à elle, «brigandage maritime sans foi ni loi, universellement condamné par le droit et la morale», perdurait en Méditerranée¹³⁷. Dans ces conditions, la flotte vénitienne ne parvenait plus à assurer la sécurité du «golfe de Venise». Les fustes turques, basées le long des côtes adriatiques, réalisaient de fréquentes incartades vers le nord et menaçaient les navires qui s'éloignaient de la lagune¹³⁸.

Dans l'ensemble du bassin méditerranéen, les navires vénitiens se retrouvaient aux prises avec des corsaires ou des pirates, autant des «chrétiens que des Turcs» affirmaient les sénateurs en 1534¹³⁹. Durant tout le XVI^e siècle, les galères publiques eurent à se défendre de toute part. Ainsi, à proximité de la Sicile, les galères devaient fréquemment se détourner de leur itinéraire pour éviter de se faire attaquer. En septembre 1498, le capitaine des galères des Flandres nota la présence de corsaires dans la zone de Reggio de Calabre, même s'il affirmait qu'il n'y avait pas de raison de s'en inquiéter¹⁴⁰. En 1518, les galères de Barbarie se retrouvèrent bloquées pendant plus d'un mois à Syracuse, menacées par les corsaires qui voulaient s'en emparer. Seul le renfort du *provveditore dell'armada* à la tête d'une escadre conséquente put contraindre les corsaires à s'éloigner enfin de la Sicile, laissant les galères de Barbarie reprendre leur voyage. Les côtes espagnoles et françaises étaient elles aussi menacées¹⁴¹. En juillet 1498, les galères de Barbarie furent retenues sur la plage de Valence par un corsaire français¹⁴². L'Espagnol Pedro Navarro attaqua à plusieurs reprises des navires vénitiens, en 1498, par exemple, lorsqu'il se saisit de la nef du patricien Andrea Loredan ou en 1507 lorsque les galères de Beyrouth

voir I. B. Katele, «Piracy and the Venetian State: the Dilemma of Maritime Defense in the Fourteenth Century», *Speculum*, 63, n° 4, 1988, p. 856-889.

¹³⁷ M. Fontenay, «La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques», *Annales ESC*, n° 6, 1988, p. 1321-1347; p. 1323.

¹³⁸ Voir par exemple: ASV, SM, r. 16, fol. 134v°, 13 avril 1507. Le Sénat déplora la présence dans le golfe de brigantins qui s'attaquaient aux Vénitiens.

¹³⁹ ASV, SM, r. 23, fol. 60v°, 10 octobre 1534.

¹⁴⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 143, 21 novembre 1498.

¹⁴¹ M. T. Ferrer Mallol, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelone, CSIC, 2000; B. Doumerc, «Pirates basques et galères vénitiennes: la confrontation inévitable (XV^e siècle)», *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Paris, CTHS, 1995, p. 309-332; C. Trasselli, «Sui Biscaglini in Sicilia tra '400 e '500», *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge-Temps modernes*, 1973, p. 143-158.

¹⁴² ASV, SM, r. 14, fol. 161v°, 23 juillet 1498.

rencontrèrent son escadre¹⁴³. Dans le bassin oriental, le long des côtes syriennes et égyptiennes, les Vénitiens étaient également des proies attrayantes. En 1509, le consul de Damas informa la Seigneurie de la capture par un corsaire de Rhodes d'un *grippo* richement chargé appartenant à Matteo Contarini¹⁴⁴.

Le littoral de l'*Ifriqiya* constituait la zone la plus dangereuse. La flotte des frères Barberousse se renforça à partir de 1510 et leurs attaques étaient de plus en plus nombreuses. En 1516–1517, Kheïr-ed-Dine s'installa à Alger alors que les Turcs achevaient leur conquête de l'Égypte. Son activité fut dès lors souvent invoquée à Venise comme l'une des principales menaces pesant sur les convois de galères. En 1531, l'organisation d'un convoi de Barbarie fut envisagée mais la présence de Barberousse et d'autres corsaires dans la «*mar de lion*» compta parmi les raisons invoquées pour réclamer l'annulation du convoi¹⁴⁵.

L'État vénitien cherchait bien entendu à limiter les dommages faits aux navires marchands. Des galères armées étaient chargées d'assurer la sécurité de la navigation¹⁴⁶. Lorsque la situation le nécessitait, elles étaient directement envoyées pour protéger les convois. Le *provveditore dell'armada* devait alors rejoindre les galères marchandes afin de les escorter vers des lieux plus sûrs. Le cas se présenta à plusieurs reprises pour la ligne de Barbarie qui assurait une grande partie de l'approvisionnement de Venise en or. Ainsi en décembre 1518, les galères, menacées par des corsaires à Syracuse, durent attendre l'arrivée de Sebastiano Moro, le *provveditore dell'armada*, aidé des galères d'Alexandrie pour pouvoir sortir du port¹⁴⁷. Un capitaine des galères bâtarde fut chargé d'assurer la sécurité des convois¹⁴⁸. Les patrons eux-mêmes n'hésitaient pas à réclamer la protection de l'État lorsqu'ils se sentaient

¹⁴³ ASV, MC, *Stella*, r. 24, fol. 154, 29 juin 1498; Sanudo, *Diarii*, vol. 7, col. 239, janvier 1508. Voir également A. Tèneni, «I corsari...», art. cité, p. 250.

¹⁴⁴ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 7, 25 septembre 1509.

¹⁴⁵ ASV, SM, r. 22, fol. 68, 4 mars 1531; fol. 72, 24 mars 1531. Voir également A. Fabris, «Disavventure di mercanti in margine alle imprese del Barbarossa», *Quaderni di Studi arabi*, 7, 1989, p. 191–197.

¹⁴⁶ Voir par exemple la *commissio* de Zaccaria Loredan, capitaine des galères bâtarde, «*per fugar et extirpar i corsari*» (ASV, *Collegio, Secreta Commissioni*, r. 3, fol. 69–69v°). Les galères bâtarde avaient été conçues pour lutter contre les corsaires, grâce à l'adaptation de la coque des grandes galères (A. Tèneni, *Cristoforo...*, *op. cit.*, p. 46).

¹⁴⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 26, col. 328, col. 346, col. 403, janvier 1519.

¹⁴⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 29, col. 489, décembre 1520.

menacés¹⁴⁹, et le Sénat répondait souvent favorablement à leurs requêtes, parce qu'il fallait «garantir le bien des nôtres, de même que la dignité de notre État¹⁵⁰». Le rôle du capitaine du convoi dans la défense des galères contre les corsaires était essentiel. Il était chargé de veiller à la sécurité des navires, et de pourvoir à d'éventuelles attaques¹⁵¹.

Assurer la sécurité des galères face aux corsaires et aux pirates demeurait un souci constant des gouvernants vénitiens. Les sénateurs, en effet, disaient savoir «combien il est important pour la sécurité de la navigation de nos sujets et marchands, de maintenir le golfe bien gardé, en particulier à présent que l'on entend parler de la présence de corsaires et de *legni de mal affare*»¹⁵². En avril 1531, deux nobles vénitiens qui devaient se rendre à Nauplie comme *conseglieri*, Marco Moro et Giovanni Alvisé Salamon, requièrent d'être escortés par une galère légère lors de leur voyage, sachant que la navigation au-delà de Zante était rendue dangereuse par la présence de nombreux corsaires¹⁵³. À partir des années 1540, il fallut aussi compter avec la présence des Uscoques¹⁵⁴.

Les galères marchandes, grâce à la navigation de conserve, n'étaient toutefois pas les navires les plus vulnérables. Durant la période étudiée, elles s'emparèrent même à plusieurs reprises d'embarcations appartenant à des corsaires. En 1495, celles de Barbarie capturèrent la *barza* d'un corsaire près de Tunis, avant de confisquer ses munitions et de la brûler¹⁵⁵. En octobre 1497, ce fut une *barza* de corsaires qui acheminait des munitions aux Maures de Tunis qui fut prise¹⁵⁶. Sous prétexte de se défendre et de se protéger, il arrivait aussi que les marchands vénitiens en profitent parfois pour s'emparer de la cargaison de navires commerciaux. En août 1504, l'un des patrons de Barbarie, Giovanni Contarini

¹⁴⁹ En juin 1516, Marco Antonio Dandolo, patron de la galère pèlerine, demanda une assistance contre les corsaires : ASV, SM, r. 18, fol. 111, 7 juin 1516.

¹⁵⁰ Voir par exemple, ASV, SM, r. 19, fol. 156v°, 18 janvier 1521.

¹⁵¹ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 266, «Commission ducale d'un capitaine des galères de Barbarie», 11 janvier 1508, paragraphe 4.

¹⁵² ASV, SM, r. 22, fol. 80, 30 juin 1531; voir également fol. 98v°, 11 novembre 1531.

¹⁵³ ASV, SM, r. 22, fol. 76v°, 27 avril 1531.

¹⁵⁴ C. W. Bracewell, *The Uskoks of Senj: Piracy, banditry and holy war in the sixteenth-century Adriatic*, Ithaca, Londres, Cornell University Press, 1992; A. Tenenti, *Naufriages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959; A. Tenenti, *Venezia e i corsari...*, *op. cit.*

¹⁵⁵ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 39, octobre 1495.

¹⁵⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 810, octobre 1497, lettre de Bernardo Cigogna, capitaine des galères bâtarde.

de Marco Antonio, ainsi que Marco Loredan et Antonio Pesaro, deux sopracomites, furent accusés d'avoir exigé 600 ducats d'une nef ragusaine, sous prétexte qu'elle faisait de la contrebande. Le Sénat ordonna le règlement d'une telle affaire, même si la décision à prendre paraissait diviser les conseillers¹⁵⁷. Les gouvernants condamnaient et cherchaient à prévenir l'implication de Vénitiens dans ce type d'activité¹⁵⁸.

Tout au long du XVI^e siècle, l'hostilité des corsaires en Méditerranée fut perçue comme une entrave à l'activité des marchands vénitiens. Elle était également révélatrice de la perte d'influence de Venise, qui ne contrôlait plus les eaux de la Méditerranée ni même de l'Adriatique. La lutte des gouvernants vénitiens contre l'insécurité relevait tout autant d'un souci de garantir la sûreté des marchands que de la volonté de rappeler la puissance de la Sérénissime. Néanmoins, les corsaires continuaient de défier ouvertement l'autorité de Venise et sa suprématie maritime et commerciale.

De nouveaux concurrents économiques

Au XVI^e siècle, de nouveaux concurrents européens s'imposèrent sur les marchés traditionnels de Venise. Les équilibres commerciaux en Méditerranée et en Europe en furent redéfinis. De nouvelles puissances s'imposèrent et leur influence croissante remit en cause la suprématie de la Sérénissime, en particulier dans ses relations commerciales avec le Levant¹⁵⁹.

Les Portugais furent parmi les concurrents les plus sérieux sur le marché des épices¹⁶⁰. La découverte de la circumnavigation de l'Afrique leur permettait de s'approvisionner directement en Inde, se passant dès lors de l'intermédiaire de Venise et menaçant ses circuits commerciaux. La nouvelle de leur arrivée en Inde avait provoqué de vives inquiétudes à

¹⁵⁷ ASV, SSD, r. 40, fol. 47, 23 août 1504.

¹⁵⁸ Voir par exemple le cas de Giovanni Contarini *da Cazzadiavoli*, fils de Marco Antonio, qui menait une activité proche de la course : A. Baiocchi, «Giovanni Contarini de Marco Antonio», *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 28, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1983, p. 204-206.

¹⁵⁹ E. Ashtor, «The Venetian Supremacy in Levantine Trade: Monopoly or Pre-Colonialism?», *Journal of European Economic History*, III, 1974, p. 5-53.

¹⁶⁰ J. Teixeira Marques de Oliveira, *Veneza...*, *op. cit.* ; V. Magalhães-Godinho, *L'économie de l'Empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles*, Paris, SEVPEN, 1969 ; G. Silvini, *Venezia e Portogallo sulla via delle spezie (1498-1517)*, Trieste, TET, 1982 ; P. Gille, «Les navires des deux routes des Indes (Venise et Portugal). Évolution des types. Résultats économiques», *Méditerranée et Océan indien*, Paris, SEVPEN, 1970.

Venise¹⁶¹. Marino Sanudo évoqua, dès juillet 1501, les premières galères chargées d'épices revenues de Calcutta à Lisbonne¹⁶². On ignorait si les Maures allaient pouvoir continuer de mener les épices indiennes en Égypte. La Seigneurie envoya rapidement des émissaires à Lisbonne, chargés de surveiller les départs à destination des Indes¹⁶³. Elle envoya également des personnes de confiance en mission diplomatique auprès du nouveau sultan d'Égypte, le mamelouk Qânsûh al-Ghûrî. Il fallait le convaincre qu'il était dans son intérêt de fermer les ports indiens aux Portugais et de négocier une baisse du prix des épices à Alexandrie, afin de permettre aux marchands vénitiens de compenser cette nouvelle concurrence. Plusieurs ambassades suivirent¹⁶⁴.

Le problème préoccupa particulièrement les gouvernants vénitiens durant les deux premières décennies du XVI^e siècle. En juillet 1503, selon Girolamo Priuli, l'attente des nouvelles du Portugal limitait les échanges à Venise¹⁶⁵. Au début du mois d'octobre, les marchands des galères d'Alexandrie vinrent protester au Sénat : ils avaient appris l'arrivée récente à Lisbonne d'une caravelle chargée d'épices. Ils se plaignirent de devoir acheter leurs marchandises aux Maures et de les payer beaucoup trop cher¹⁶⁶. Le Sénat maîtrisait difficilement les enjeux de la concurrence portugaise, malgré son désir de statuer au plus vite. Comme souvent en de telles circonstances, il fut décidé de laisser une assemblée restreinte en décider, après proposition des membres du Collegio¹⁶⁷. La création des cinq *savi alla mercanzia* en 1507 participait de la volonté de trouver de nouvelles solutions institutionnelles¹⁶⁸.

Durant les années qui suivirent, les Portugais renforcèrent leurs positions en Inde et ils s'emparèrent d'Ormuz en 1507. En 1511, ils

¹⁶¹ BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 323 (8646), fol. 213v°.

¹⁶² Sanudo, *Diarii*, vol. 4, col. 87, 24 juillet 1501.

¹⁶³ D. Weinstein, *Ambassador from Venice: Pietro Pasqualigo in Lisbon 1501*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1960 ; E. Albèri (éd.), *Relazioni...*, *op. cit.*, appendice, p. 5-19, «Relazione delle Indie orientali di Vincenzo Quirini, 1506».

¹⁶⁴ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 259-263, «Instructions du Conseil des Dix à François Teldi, chargé de se rendre au Caire pour concerter secrètement avec le sultan des moyens d'empêcher le développement du commerce des Portugais dans les Indes», 24 mai 1504 (ASV, CD, *Parti misti*, r. 30, fol. 49).

¹⁶⁵ Priuli, *Diarii*, vol. 2, p. 278, juillet 1503.

¹⁶⁶ ASV, SM, r. 16, fol. 22v°, 7 octobre 1503.

¹⁶⁷ ASV, SM, r. 16, fol. 22v°, 7 octobre 1503.

¹⁶⁸ M. Borgherini Scarabellin, *Il Magistrato dei Cinque Savi alla Mercanzia dalla istituzione alla caduta della Repubblica. Studio storico su documenti di archivio*, Venise, R. deputazione, 1926 ; G. Gullino, «L'evoluzione costituzionale», *Storia di Venezia...*, t. IV, *op. cit.*, p. 345-378 ; p. 352.

prirent Malacca et contrôlèrent le débouché commercial de toutes les marchandises en provenance d'Indochine. Cette avancée préoccupait les gouvernants et en particulier le Conseil des Dix¹⁶⁹. Les clients traditionnels de Venise, et en particulier les marchands allemands, étaient attirés par le dynamisme des foires portugaises. Ils réorientèrent une part de leurs affaires vers Lisbonne, même si leurs transactions avec les Vénitiens ne cessèrent pas pour autant. En 1519, après l'apaisement de la situation dans la péninsule italienne et au moment où la navigation publique reprenait une activité quasiment normale, le Sénat rechercha de nouvelles parades contre la concurrence portugaise. Afin de soutenir le marché des épices à Venise, tous les marchands, qu'ils soient vénitiens ou étrangers, furent autorisés à importer du poivre dans la lagune, par les routes maritimes ou terrestres, en ne payant que 3 % de taxe «*de intrada*»¹⁷⁰. Les galères du Levant, dont l'activité s'était ralentie au cours des dernières années, ne parvinrent pas à retrouver leur position dominante. Plusieurs convois réalisèrent des affaires médiocres : en juillet 1519, par exemple, les galères revenues d'Alexandrie ramenèrent peu de marchandises car les caravelles du Portugal étaient allées jusqu'à Zidem l'année précédente¹⁷¹.

En avril 1522, les marchands du Levant saluèrent avec enthousiasme la nouvelle rapportée par les marchands allemands du *Fontego* : les Indiens s'étaient attaqués aux possessions portugaises. Marino Sanudo s'en réjouit également et il affirma que

désormais, ils auront du mal à trouver des épices et à les apporter à Lisbonne ; cette nouvelle, si elle est vraie, est des meilleures pour notre terre, parce que les épices viendront de nouveau par la route de Syrie, et que nos galères du marché les chargeront et fourniront les terres allemandes¹⁷².

La nouvelle, confirmée par l'ambassadeur Francesco Corner, eut des conséquences immédiates sur les prix des épices à Venise, qui augmentèrent aussitôt.

¹⁶⁹ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 271–273, «Instructions du Sénat de Venise à Dominique Trevisani, envoyé en ambassade en Égypte afin d'engager le sultan à s'opposer à l'extension de la navigation des Portugais dans les Indes», 30 décembre 1511 (ASV, CD, *Parti misti*, r. 34, fol. 121). Voir également BMC, *Prov. div.*, 252–c, fol. 188, décembre 1512.

¹⁷⁰ ASV, ST, r. 21, fol. 2v°, 1^{er} mars 1519.

¹⁷¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 27, col. 509–510, 24 juillet 1519.

¹⁷² Sanudo, *Diarii*, vol. 33, col. 184, 23 avril 1522.

Durant la première moitié du XVI^e siècle, les Portugais prirent sans aucun doute une place importante dans le trafic des épices. Le commerce vénitien en subit les conséquences d'autant qu'il était déjà fragilisé¹⁷³. Néanmoins, selon Frederic C. Lane, ils n'avaient pas définitivement réduit le volume du commerce des épices du Levant¹⁷⁴. Les discours alarmistes des Vénitiens relevaient tout autant de leur crainte de perdre leur hégémonie commerciale, que du danger de voir le marché des épices leur échapper. Les Portugais avaient certes mis à mal le monopole de Venise sur le marché des épices indiennes, mais ils n'étaient pas pour autant parvenus à imposer leur propre monopole. Ils éprouvaient eux aussi des difficultés à organiser les nouveaux réseaux commerciaux. En outre, s'ils importaient de grandes quantités d'épices, toutes n'étaient pas nécessairement vendues. Dès lors, mises à part les deux ou trois années qui suivirent la découverte de la nouvelle route, le port d'Alexandrie resta approvisionné. En novembre 1508 par exemple, le consul de Damas relativisa le problème, et affirma que des navires en provenance de Malacca continuaient d'arriver à Zidem¹⁷⁵. L'année suivante, il se réjouit d'apprendre que le sultan paraissait disposé à s'opposer aux Portugais¹⁷⁶. Ce dernier commençait en effet à trouver la situation préoccupante, puisque dans les eaux de Calcutta, des caravelles portugaises avaient attaqué et jeté par le fond ses navires, et capturé une centaine d'hommes¹⁷⁷.

¹⁷³ E. Ashtor, «La découverte de la voie maritime aux Indes et les prix des épices», *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, vol. I, Toulouse, Privat, 1973, p. 31–47; F. C. Lane, «Pepper Prices before Da Gama», *Journal of economic history*, 28, 1968, p. 590–597; G. Luz zatto, «La decadenza...», art. cité; G. Luz zatto, *Storia...*, *op. cit.*, p. 251 et suiv.; V. Magalhães-Godinho, «Le repli vénitien et égyptien et la route du Cap (1496–1533)», *Hommage à Lucien Febvre*, vol. II, Paris, A. Colin, 1953, p. 283–300; R. Romano, A. Tenenti, U. Tucci, «Venise et la route du Cap: 1499–1517», *Méditerranée et Océan indien*, Paris, École pratique des hautes études, 1970, p. 109–132.

¹⁷⁴ F. C. Lane, «The Mediterranean Spice Trade: Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century», *American Historical Review*, vol. XLV, 1940, p. 581–590; repris dans *Venice and History: The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 25–34; p. 25. Selon U. Tucci, *Lettres...*, *op. cit.*, p. 15, la situation décrite par F. C. Lane ne vaudrait néanmoins que pour l'Égypte. En Syrie, les épices étaient rares et chères, et c'était d'ailleurs peut-être ce qui expliquait la bonne santé du port d'Alexandrie. Pour le premier tiers du XVI^e siècle, voir le tableau «Quantité d'épices enlevées à Alexandrie et à Beyrouth par les Vénitiens», V. Magalhães-Godinho, *L'économie...* *op. cit.*, p. 717 et suiv.

¹⁷⁵ BMC, *Mss Dandolo*, *Prov. div.*, C975/51, fol. 1, novembre 1508.

¹⁷⁶ BMC, *Mss Dandolo*, *Prov. div.*, C975/51, fol. 7, 25 septembre 1509.

¹⁷⁷ BMC, *Mss Dandolo*, *Prov. div.*, C975/51, fol. 8^v, 27 septembre 1509.

La concurrence portugaise perdura néanmoins, durant tout le siècle, provoquant les efforts répétés de la Seigneurie pour en limiter les effets¹⁷⁸. Dans les années 1560 encore, le commerce portugais faisait l'objet de rapports fréquents à Venise¹⁷⁹. En 1564, dans sa *relatio* au Sénat, Daniele Barbarigo de retour de son office de bayle de Constantinople, insista longuement sur les risques représentés par la présence portugaise sur le marché des épices, en concluant que cela pourrait provoquer la ruine de la *mercanzia*, comme «du public», «une chose si épouvantable, que je voudrais ni la voir ni l'entendre de mon vivant»¹⁸⁰.

Les Portugais n'étaient pas les seuls concurrents commerciaux de Venise, et bien d'autres menaçaient, au XVI^e siècle, l'hégémonie vénitienne : Français, Espagnols, Italiens et Dalmates avaient renforcé leur position sur les marchés méditerranéens¹⁸¹. En 1500, alors que la plupart des galères marchandes étaient réquisitionnées dans la flotte armée, les Génois se saisirent de l'opportunité pour envoyer leurs navires en Syrie. Selon Girolamo Priuli, la nouvelle fit scandale dans la lagune¹⁸². De vives discussions opposaient les gouvernants : fallait-il faire naviguer les galères du marché ou autoriser les navires privés à transporter les épices ? Les Vénitiens qui ne désiraient pas attendre la reprise de la navigation des galères étaient contraints d'avoir recours aux services de navires étrangers et se faisaient alors les défenseurs d'intérêts contraires à ceux de Venise. Par exemple, en 1510, les marchands vénitiens qui avaient encore de la laine entreposée à Valence furent autorisés à la charger sur des navires étrangers¹⁸³.

En Syrie, la concurrence génoise se renforça encore. En juillet 1510, le consul de Damas informa le gouvernement que les marchands maures attendaient l'arrivée prochaine de deux nefes génoises¹⁸⁴. D'autres cités

¹⁷⁸ Voir par exemple ASV, SM, r. 23, fol. 206, 10 février 1537.

¹⁷⁹ Voir par exemple ASV, *Archivio Proprio Spagna*, r. 3, 11 avril 1562, Paolo Tiepolo est à Madrid ; il rapporte à la Sérénissime les départs de nefes : cité par J. Teixeira Marques de Oliveira, *Veneza...*, *op. cit.*, p. 273–274.

¹⁸⁰ E. Albèri (éd.), *Relazioni...*, *op. cit.*, série III, vol. 2, p. 3 et suiv. et p. 7.

¹⁸¹ Voir, entre autres, P. Malanima, «Pisa and the Trade Routes to the Near East in the Late Middle Ages», *Journal of European Economic History*, vol. 16, 1985, p. 335–356 ; M. E. Mallett, *The Florentine...*, *op. cit.* ; T. A. Kirk, *Genoa...*, *op. cit.* ; G.-G. Musso, *Navigazione e commercio con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova, Secoli XIV–XV*, Rome, De Luca, 1975. Pour la période précédente : E. Ashtor, «L'apogée...», art. cité.

¹⁸² Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 259, janvier 1500.

¹⁸³ ASV, SM, r. 17, fol. 85, 5 mars 1510.

¹⁸⁴ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 15, 11 juillet 1510.

italiennes, comme Ancône, prenaient une importance considérable dans les trafics en Adriatique¹⁸⁵. Des foires opulentes se tenaient dans de nombreuses villes d'Italie centrale¹⁸⁶. La concurrence des ports dalmates devenait de plus en plus vive, et en particulier celle de Raguse (Dubrovnik)¹⁸⁷. En Flandre et en Angleterre, les marchands profitaient des difficultés vénitiennes pour développer leur activité sur leurs propres marchés¹⁸⁸. À une échelle plus générale, le déplacement progressif des activités vers la façade atlantique et le nord de l'Europe demeura néanmoins un phénomène tardif, dont les conséquences réelles furent limitées avant la fin du XVI^e siècle.

Enfin, les marchands juifs virent également leur influence s'accroître¹⁸⁹. S'ils avaient été jusqu'alors exclus du commerce avec le Levant, les conditions de leur installation à Venise avaient modifié la situation. Établis dans l'Empire ottoman mais également dans les cités italiennes, ils jouaient le rôle d'intermédiaires entre Levant et Ponant, lorsque les marchands vénitiens ne pouvaient plus s'en charger, en particulier au moment des guerres contre les Turcs¹⁹⁰. En 1553, de retour de ses

¹⁸⁵ E. Ashtor, «Il commercio levantino di Ancona nel basso Medioevo», *Rivista storica italiana*, 88, 1976, p. 213–253; G. Poumarède, *Pour en finir...*, p. 342 et suiv.; F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 8–9. Voir par exemple: ASV, SM, r. 27, fol. 50v°, 14 juillet 1543.

¹⁸⁶ B. Doumerc, «L'Adriatique du XIII^e au XVII^e siècle», P. Cabanes (éd.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Seuil, 2001, p. 203–298; U. Tucci, «Venezia, Ancona e i problemi della navigazione adriatica nel '500», *Mercati, mercanti, denaro nelle Marche (secoli XIV–XIX)*, Ancône, Deputazione di storia patria per le Marche, 1982, p. 147–170.

¹⁸⁷ M. Aymard, *Venise, Raguse...*, *op. cit.*; F. W. Carter, *Dubrovnik (Ragusa). A Classic City-state*, Londres, New York, Seminar Press, 1972; R. Harris, *Dubrovnik. A History*, Londres, Saqi, 2003, p. 160 et suiv.; G. Fenicia, «I noli marittimi nell'economia ragusea del XVI secolo», S. Cavacciochi (éd.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII–XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 675–687; J. Tadić, «Le port de Raguse et sa flotte au XVI^e siècle», M. Mollat (éd.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 9–26; B. Tenenti, «Ragusa e Venezia nell'Adriatico della seconda metà del Cinquecento», *Studi Veneziani*, n.s., IV, 1980, p. 99–127.

¹⁸⁸ D. Burwash, *English Merchant Shipping, 1460–1540*, Toronto, University of Toronto Press, 1947; M. Fusaro, *L'uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra, 1540–1640*, Venise, Il Cardo, 1997; M. Fusaro, «Coping with Transition. Greek Merchants and Shipowners between Venice and England in the late-sixteenth century», G. Harlafus, I. Baghdiantz-McCabe, I. Pepelasis-Minoglou (éd.), *Diaspora Entrepreneurial Networks: Four Centuries of History*, Oxford, Berg, 2005, p. 95–123; A. A. Ruddock, *Italian...*, *op. cit.*

¹⁸⁹ B. Arbel, *Trading...*, *op. cit.*; B. Arbel, «Jews in International Trade: The Emergence of Levantines and Ponentines», R. C. Davis, B. Ravid (éd.), *The Jews of early modern Venice*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2001, p. 73–96.

¹⁹⁰ B. Arbel, *Trading...*, *op. cit.*, p. 5.

fonctions de bayle à Constantinople, Bernardo Navaier, dans son rapport au Sénat, dénonça les conditions imposées par les intermédiaires juifs¹⁹¹. En 1560, Marino Cavalli, dans les mêmes conditions, critiqua la place occupée par les juifs, et le fait qu'ils naviguaient «avec nos nefes et nos galères, comme les Vénitiens»¹⁹².

En règle générale, le gouvernement vénitien paraissait mesurer les enjeux de ces nouvelles concurrences, mais les parades législatives n'étaient pas pour autant faciles à mettre en place. L'une d'entre elles consistait, semble-t-il, à interdire aux Vénitiens qui importaient des marchandises sur des navires étrangers de les faire assurer¹⁹³. Ainsi, l'État favorisait clairement les Vénitiens par rapport aux étrangers en matière de commerce¹⁹⁴. De telles mesures restaient néanmoins marginales et Venise ne parvenait pas à maintenir son hégémonie commerciale, tant en raison de l'affaiblissement de sa position que du renforcement de celle de ses concurrents. Les sénateurs l'affirmèrent en 1521 :

Tout le monde connaît les graves dommages subis par toute notre cité et les autres lieux de notre Dominio, à cause de la perte de l'opportunité qu'avaient nos navires de transporter des vins au voyage du Ponant, et il est inutile de le répéter. Il ne faudra cependant pas minimiser l'autre grand inconvénient introduit dans cette ville à propos de la laine. Nos marchands qui doivent les conduire ici grâce à nos galères, s'opposent à l'antique et louable usage, et les font charger sur des navires étrangers qui arrivent à Livourne, Raguse et d'autres lieux, pour les conduire ensuite ici. Ils y gagnent des avantages sur les nolis et les dépenses, de façon indirecte et frauduleuse¹⁹⁵...

Le Sénat, à travers les délibérations et les *incanti*, rappelait la menace de la concurrence en cas d'annulation ou de retard des convois. En 1534, les sénateurs insistèrent sur l'urgence du départ des galères d'Alexandrie, sinon les «épices qui sont là-bas seront levées par des navires étrangers [*nave forestiere*]»¹⁹⁶. Les décrets du Sénat devenaient alarmistes. En 1541, il fut ainsi déclaré : «Le commerce de notre cité est dans une situation

¹⁹¹ E. Albèri (éd.), *Relazioni...*, *op. cit.*, série III, vol. 1, p. 101, «Relazione dell'Impero ottomano del clarissimo Bernardo Navagero, stato bailo a Costantinopoli, février 1553».

¹⁹² E. Albèri (éd.), *Relazioni...*, *op. cit.*, série III, vol. 1, p. 275, «Relazione dell'impero ottomano di Marino Cavalli, stato bailo a Costantinopoli, 1560».

¹⁹³ ASV, SM, r. 17, fol. 85, 5 mars 1510.

¹⁹⁴ ASV, SM, r. 20, fol. 11, 12 avril 1522.

¹⁹⁵ ASV, ST, r. 22, fol. 12, 27 avril 1521.

¹⁹⁶ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 54v°, 10 décembre 1534, Alexandrie.

très difficile parce qu'il a pris la voie d'autres lieux, en raison des taxes et des dépenses excessives qu'on lui impose¹⁹⁷.» Puis en 1543 :

De nombreuses nefs *forestiere* viennent en notre ville et Dogado et d'autres de nos ports en Istrie, pour *nolizar et dar carena et conzar esse nave*, en déchargeant les marchandises et autres choses qu'ils conduisent dans des lieux étrangers [*alieni*], ce qui provoque le malheur [*maleficio*] de nos navires, qui perdent ainsi l'affaire, et de nos *dazi*¹⁹⁸.

Il fut donc décidé que dorénavant aucun habitant de Venise, «*sia de che condition esser si voglia*», n'aurait pu nolisier une nef étrangère arrivée à Venise ou dans un de ces ports si celle-ci n'était pas d'abord venue décharger la majeure partie de sa cargaison à Venise. Par ailleurs, il fut décidé que tout navire étranger de 150 *botti* et plus partant de Venise ou du Dogado devrait verser une caution de mille ducats aux cinq *savi sopra la mercanzia* qui délivreraient alors une autorisation à ces nefs.

Face à ces nouvelles concurrences en Méditerranée et sur la façade atlantique, dans un contexte de renforcement politique et économique des grandes puissances européennes, la question du «déclin» de Venise est donc toute relative¹⁹⁹. Son activité commerciale en Méditerranée était certes ralentie, mais c'était surtout son influence relative par rapport aux autres nations qui décroissait. Même si, en absolu, l'activité ne déclinait pas, en proportion, elle était moins importante du fait de la place majeure prise par les marchands portugais, français, espagnols et levantins. Dès lors, ces concurrences accrues engendraient un contexte économique nouveau, dans lequel la navigation publique perdait sa raison d'être. À l'époque médiévale, les convois de galères naviguaient avec régularité, et transportaient des marchandises dont elles avaient le monopole à Venise. Sans concurrence dans la lagune, le système produisait donc des bénéfices garantis. Désormais sorties du cadre privilégié d'un marché protégé, les galères n'étaient plus aussi rentables.

¹⁹⁷ ASV, SM, r. 26, fol. 44v°, 2 juin 1541.

¹⁹⁸ ASV, SM, r. 27, fol. 62, 29 septembre 1543.

¹⁹⁹ Voir la thèse de R. T. Rapp, *Industry...*, *op. cit.*

3. *Un système en crise**Dérèglement et retards*

À mesure que le nombre d'expéditions commerciales se réduisait, leur régularité décroissait. Le rythme des convois se dérégla progressivement, subissant les effets convergents des tensions politiques et des guerres. Une multitude d'éléments – itinéraires, escales, délais, quantité et nature des marchandises – étaient amenés à subir des altérations, *a priori* anodines, mais dont la fréquence et le nombre finissaient par transformer, en profondeur, les principes de la navigation publique. En mai 1499, par exemple, au début de la guerre vénéto-turque, les patriens qui acceptèrent de louer les galères de Beyrouth et d'Alexandrie malgré les graves tensions politiques, furent autorisés à ne déposer que 500 ducats à l'Arsenal au lieu des 700 initialement prévus²⁰⁰. La mesure se voulait incitative dans ce contexte peu favorable. Quelques mois plus tard, la guerre fut à nouveau invoquée pour justifier le déplacement à l'année suivante de l'estimation annuelle du montant des droits de douane. Le dérèglement du rythme des voyages avait causé une forte hausse des prix, rendant de ce fait trop aléatoire l'établissement du montant des taxes douanières²⁰¹. En fonction de la conjoncture, le Sénat était constamment amené à modifier les textes de l'*incanto* à mesure de l'arrivée d'informations plus récentes sur les conditions du commerce. En 1522 par exemple, il fut finalement décidé que pour des raisons de sécurité, les deux convois du Levant devraient quitter Venise en même temps et naviguer de conserve au début de leur voyage, décision qui ne figurait pas dans les *incanti* originaux²⁰².

De même, il fallait fréquemment imposer l'interdiction (*abbatalation*) de certaines escales et très souvent, durant cette période, des ports d'Afrique du Nord et plus particulièrement de Tunis²⁰³. Menacer un souverain de ne pas visiter ses côtes restait encore pour les Vénitiens un moyen de pression efficace, lorsqu'il s'agissait d'obtenir le remboursement de certains marchands ou le règlement de différends commerciaux. C'est

²⁰⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 184, 22 mai 1499.

²⁰¹ ASV, SM, r. 15, fol. 2^v–3, 20 mars 1500.

²⁰² ASV, SM, r. 20, fol. 36^v, 3 octobre 1522. Voir ASV, SM, r. 20, fol. 48^v, 6 novembre 1522, au sujet des problèmes que cela pouvait engendrer.

²⁰³ ASV, SMI, r. 2, 1^{re} partie, fol. 53^v, 9 janvier 1496, Barbarie; ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 24^v, 1530, Barbarie; B. Doumerc, *Venise et l'émirat...*, *op. cit.*, p. 114. Pour les ports de Syrie, voir U. Tucci, *Lettres...*, *op. cit.*, p. 19.

pourquoi la Sérénissime avait recours à ce genre de menaces, même si la modification des itinéraires introduisait une part d'incertitudes dans le déroulement du voyage. Ces changements se multipliaient, finissant par entraîner l'irrégularité systématique des *mude*, donc la perte de fiabilité du système.

En effet, le problème de la régularité des convois était crucial pour le gouvernement vénitien²⁰⁴. Au XVI^e siècle, le problème perdurait. Le départ des *mude* avait rarement lieu dans les délais prévus par l'*incanto*. Les retards se multipliaient alors puisque chaque décalage avait des conséquences sur les départs de l'année suivante. Néanmoins, lorsque le moment de partir était venu mais que les galères n'avaient pas encore chargé toutes les marchandises, il n'y avait d'autre alternative que de les autoriser à poursuivre leur chargement. Elles ne pouvaient quitter Venise à moitié pleines²⁰⁵. De la même façon, dans les ports outre-mer, il fallait veiller à ce que la durée des escales soit suffisante pour permettre la conclusion de toutes les affaires commerciales, sans pour autant que les galères ne perdent de temps. En 1548, Domenico da Molin, le consul de retour de Damas demanda à ce qu'on laisse quelques jours supplémentaires pour charger les galères, une fois le délai réservé aux tractations commerciales terminé²⁰⁶. Selon lui, les retards étaient inévitables car le temps manquait aux marchands et aux gestionnaires des galères.

Les débats interminables à propos des convois constituaient un autre facteur de retard. En février 1511, par exemple, les galères de Syrie et d'Alexandrie prévues l'année précédente n'étaient toujours pas parties et les débats se poursuivaient encore au Sénat. Par ailleurs, les tensions politiques pouvaient nécessiter le retardement du convoi et il s'agissait dans ce cas d'une décision prise collégialement par les sénateurs dans le but de protéger les navires. Par exemple, en 1529, le Sénat retarda volontairement le départ des galères en attendant de savoir ce que tramait l'armée impériale et de recevoir les propositions des membres du Collegio à propos de l'organisation des convois²⁰⁷.

²⁰⁴ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 15 et suiv.; B. Doumerc, D. Stöckly, «L'évolution...», art. cité.

²⁰⁵ Voir à ce sujet, les déclarations faites par les sénateurs: ASV, SM, r. 16, fol. 20, 16 septembre 1503; fol. 49v°, 31 août 1504.

²⁰⁶ ASV, CR, b. 61, fol. 70, 19 avril 1548.

²⁰⁷ ASV, SM, r. 21, fol. 146, 31 août 1529.

Mais la plupart du temps, c'étaient les patrons des galères qui étaient coupables, car ils tardaient bien souvent à effectuer les procédures administratives avant le départ. Ils déposaient ainsi la somme due à l'Arsenal de mauvaise grâce et avec beaucoup de retard, prenant prétexte du mauvais état des navires qui leur étaient confiés. Cela ne faisait évidemment qu'aggraver la situation, puisqu'en tardant à verser cet argent, les patrons participaient à la grande confusion qui régnait déjà dans les chantiers de l'Arsenal. Craignant également leur réquisition dans la flotte armée, ils pouvaient se montrer réticents avant le départ²⁰⁸. En 1500, ils hésitèrent à verser la somme demandée car ils ne voulaient pas être obligés de rejoindre l'armada. Ils attendaient, en outre, le dédommagement promis par l'État en compensation de leur participation aux opérations armées de l'année précédente. Ils refusaient de verser une quelconque somme d'argent à l'Arsenal tant qu'ils n'auraient pas eux-mêmes été dédommagés. Le 10 avril, le Sénat les rappela à l'ordre et exigea le versement immédiat de leur avance²⁰⁹.

Au moment même de quitter Venise et de prendre la mer, les nobles et les marchands réclamaient parfois de nouveaux arrangements ou dispositions particulières. Le Sénat multipliait les réprimandes envers le capitaine et les patrons, les exhortant à prendre la mer au plus vite et blâmant les désagréments que les retards occasionnaient tant pour les marchands que pour la réputation de la Seigneurie. En 1516, ils exigèrent le départ du convoi dans les trois jours, et donnèrent autorité au capitaine pour que les galères lèvent l'ancre²¹⁰. Dans pareil cas, le capitaine pouvait être tenu pour responsable. Ainsi, en octobre 1500, celui du convoi d'Alexandrie fut condamné à payer 500 ducats car il n'avait pas dormi dans la galère comme il aurait dû le faire la veille du départ²¹¹.

Les décrets, amendes et sanctions visant à limiter les retards ne parvenaient pourtant pas à les empêcher. Au mois de novembre 1510, les galères de Beyrouth auraient dû avoir quitté Venise depuis au moins deux mois, mais les patrons n'étaient toujours pas accrédités car le Sénat attendait que Nicolò Dolfin de Barnaba ait enfin versé sa caution à l'Arsenal²¹². Les patrons étaient menacés de se voir retirer les galères s'ils

²⁰⁸ Au sujet des agissements des patrons, voir chapitre 4, p. 222.

²⁰⁹ ASV, *SM*, r. 15, fol. 7, 10 avril 1500.

²¹⁰ ASV, *SM*, r. 18, fol. 110, 30 mai 1516.

²¹¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 952, 21 octobre 1500.

²¹² Sanudo, *Diarii*, vol. 11, col. 621, 22 novembre 1510.

ne payaient pas dans les plus brefs délais. Ils pouvaient également être condamnés à une amende, ou être contraints d'assumer les frais d'une nouvelle séance d'enchères²¹³. En 1526, Angelo Michiel de Girolamo, patron d'une galère de Beyrouth, fut ainsi sommé de payer l'Arsenal avant que le navire ne lui soit retiré²¹⁴. Une telle menace fut mise à exécution en 1531, car les patrons de Barbarie refusaient de respecter la loi. À l'unanimité, le Collegio décida d'organiser de nouvelles enchères : les patrons n'auraient pas plus de dix jours pour déposer l'argent à l'Arsenal et obtenir leur accréditation²¹⁵. En septembre 1536, alors que les galères d'Alexandrie auraient dû se préparer à quitter la lagune, les patrons faisaient tout pour retarder le départ, «privilégiant leurs intérêts et appétits particuliers et non le bénéfice public et celui des marchands, et sans aucun respect pour les délibérations de ce conseil»²¹⁶. On les menaça alors de procéder à un nouvel *incanto* à leur frais.

Néanmoins, l'insécurité en Méditerranée obligeait à une politique pragmatique. La ponctualité était évidemment essentielle, mais la sécurité l'était tout autant. Les sénateurs se devaient donc de concilier les deux aspects, tout en respectant les intérêts des marchands. En décembre 1535, les sénateurs autorisèrent les galères à ramener à Venise les marchandises ayant pourtant été chargées en dehors des temps de la *muda*, reconnaissant les difficultés rencontrées par les marchands à Alexandrie, qui avaient été relatées par le capitaine du convoi et le consul²¹⁷. En juillet 1554, les sénateurs accordèrent un délai supplémentaire aux convois d'Alexandrie et de Beyrouth pour assurer la sécurité des galères, mais ils insistèrent néanmoins pour voir le convoi prêt à partir pour le 10 août²¹⁸. Au 1^{er} septembre, les galères n'avaient pourtant pas quitté Venise, parce qu'il était «nécessaire de donner la possibilité à nos marchands de charger leurs affaires et marchandises»²¹⁹. En août 1557, avant que les galères ne quittent la ville, il fallait «avoir quelques

²¹³ Voir par exemple, ASV, SM, r. 15, fol. 2, 16 mars 1500. Les patriciens ayant loué les galères lors du dernier *incanto* n'avaient toujours pas payé ce qu'ils devaient à l'Arsenal, sauf ceux de Beyrouth qui avaient versé 800 ducats. Les autres devaient payer dans les 3 jours, avoir posé le banc de recrutement et avoir été accrédités avant le 25 mars. Le départ était prévu pour le 15 avril dernier délai, sous peine d'une amende de 300 ducats chacun et de l'organisation d'une nouvelle séance d'*incanto* à leurs frais.

²¹⁴ ASV, CN, r. 20, fol. 81^v, 2 juillet 1526.

²¹⁵ ASV, CN, r. 21, fol. 103^v, 3 janvier 1531.

²¹⁶ ASV, SM, r. 23, fol. 178, 7 septembre 1536.

²¹⁷ ASV, SM, r. 23, fol. 134, 11 décembre 1535.

²¹⁸ ASV, SM, r. 32, fol. 179, 28 juillet 1544.

²¹⁹ ASV, SM, r. 32, fol. 182, 1^{er} septembre 1554.

nouvelles certaines des progrès de l'armada turque, de façon à ce que celles-ci puissent aller avec toute la sécurité que l'on désire»²²⁰.

En définitive, l'accréditation des patrons et l'enregistrement des sociétés de gestion, le recrutement des équipages, la préparation des navires étaient autant d'opérations que les patriciens auraient dû régler en un ou deux mois. Au début du XVI^e siècle, ces délais passèrent de deux à trois mois. Les *incanti* prévoyaient en général le départ des galères au début de l'été, mais la plupart ne quittaient jamais la lagune avant la fin du mois d'août, voire septembre. Il n'était pas rare non plus de voir les débats se prolonger durant l'automne, et de nombreuses galères du Levant ne partaient, en réalité, qu'en novembre²²¹. Enfin, la durée des voyages s'allongeait et les galères restaient loin de Venise de nombreux mois. Les voyages de Barbarie étaient ceux dont la durée était la plus irrégulière, et se prolongeaient fréquemment sur de nombreux mois. En 1497, l'expédition dura 16 mois, plus de 23 mois en 1505, 19 en 1517 et 22 en 1519. Deux convois des Flandres se prolongèrent exagérément, celui de 1504 qui prit la mer pendant presque 15 mois et celui de 1517, pendant plus de 20 mois. Enfin, il en fut de même pour deux convois d'Alexandrie : en 1515, le voyage dura 16 mois et en 1522, presque 15 mois.

Les conséquences furent multiples pour l'économie vénitienne. Les modifications du calendrier économique rendaient difficile la simultanéité de l'arrivée des galères du Levant avec les caravanes venues de l'est²²². Les marchés échappaient alors aux Vénitiens, au profit des concurrents étrangers ou des navires privés. Les convois devenaient également plus difficiles à gérer. En 1530, Marco Bragadin, investisseur d'une galère des Flandres ayant déjà quitté Venise (patron Alvise Trevisan de Domenico), se plaignit du retard des deux autres galères du convoi (patrons Giovanni Battista Grimani de Domenico et Giovanni Alvise Badoer de Giacomo). Celles-ci n'avaient pas encore quitté Venise alors que la galère de Trevisan attendait à Pola, ce qui provoquait une «dépense *non mediocre*»²²³. Le même convoi, en novembre 1531, subissait toujours un retard considérable²²⁴. Le Sénat déplora les conséquences

²²⁰ ASV, SM, r. 33, fol. 159v^o, 7 août 1557.

²²¹ Par exemple, les galères de Beyrouth de 1517 ne quittèrent Venise qu'en février 1518. Celles du Levant, en 1522, partirent entre novembre et décembre.

²²² U. Tucci, *Lettere...*, *op. cit.*

²²³ ASV, SM, r. 22, fol. 44v^o-45, 26 août 1530.

²²⁴ ASV, SM, r. 22, fol. 99-99v^o, 11 novembre 1531.

que ce «long et laborieux voyage» avait sur les «pauvres chiourmes», légiférant à propos de leur paie. Encore en août 1564, le capitaine des galères d'Alexandrie se plaignit du retard des patrons qui en étaient toujours à charger les biscuits et les amarres alors qu'ils auraient dû quitter la lagune avant la saison du sirocco²²⁵.

À Venise, les voyages des galères marchandes déterminaient un rythme saisonnier sur lequel le calendrier politique et économique de la lagune s'était réglé. Les retards des convois entraînaient donc des imprévus, en particulier pour les marchands et les patrons des galères. Ces derniers étaient parfois obligés de solliciter l'autorisation de se rendre à terre, afin de régler, en urgence, certaines affaires personnelles²²⁶. Ils pouvaient également être contraints de refuser une charge ou un office auquel ils avaient été élus, en raison de leur absence à Venise à la date prévue. De même, une fois accrédités par le Sénat en tant que patrons, ils étaient contraints d'abandonner immédiatement tout office. Si leur départ était retardé de quelques mois, ils en étaient alors privés pour l'année à venir. Nombreux étaient donc ceux qui réclamaient une dérogation, afin d'occuper temporairement un office en attendant leur départ. De la même façon, lorsqu'un convoi était retardé, le capitaine demandait souvent l'autorisation d'assumer une autre charge en attendant son départ²²⁷.

Les chevauchements de calendrier finissaient par provoquer des désordres institutionnels inévitables. En témoigne le cas d'Alvise Cappello de Carlo qui avait loué une galère d'Alexandrie en 1496, mais qui avait, entre-temps, été élu sopracomite. On l'autorisa à participer à l'expédition commerciale, mais s'il ne pouvait réincorporer la flotte armée à temps, il serait remplacé²²⁸. Deux ans plus tard, Domenico son frère fut contraint de se faire remplacer par le dit Alvise, comme patron d'une galère de Barbarie. Il l'avait louée pensant partir immédiatement, et s'était donc également porté acquéreur d'une galère des Flandres. Le retard du convoi de Barbarie entraîna le départ simultané des deux expéditions, qu'il ne pouvait pourtant diriger conjointement²²⁹.

²²⁵ ASV, SM, r. 36, fol. 184v°, 19 août 1564.

²²⁶ ASV, SM, r. 16, fol. 159v°, 10 septembre 1507. Notons le nombre très élevé de conseillers opposés à cette décision.

²²⁷ Voir l'exemple de Marino da Molin élu capitaine du convoi de Beyrouth : ASV, MC, Stella, r. 24, fol. 165, 9 novembre 1499.

²²⁸ ASV, SM, r. 14, fol. 100v°, 17 juin 1496.

²²⁹ ASV, SM, r. 14, fol. 161, 7 juillet 1498.

L'irrégularité des *mude* entraînait également des problèmes d'approvisionnement, au moment où l'activité artisanale était en plein essor à Venise. Le secteur textile, en particulier, très productif et largement bénéficiaire, garantissait l'emploi d'une importante main-d'œuvre, de même qu'il assurait la fortune de patriciens toujours plus nombreux. L'importation de certaines matières premières transportées à bord des galères, tissus précieux ou produits tinctoriaux par exemple, était nécessaire pour l'équilibre économique de la cité. Les galères marchandes avaient jusqu'alors correctement rempli cette fonction. Cependant, l'irrégularité des convois entraînait des périodes de pénurie parfois longues, qui contraignaient les gouvernants à trouver des solutions de substitution pour continuer d'assurer l'approvisionnement de la lagune. Les drapiers s'en plaignaient régulièrement. Ils se présentèrent ainsi au Collegio accompagnés des marchands de laine, le 18 janvier 1501, afin d'exprimer leur inquiétude et de réclamer l'importation rapide de laine²³⁰. Ils intervinrent de nouveau au début du mois de mars aux côtés des patrons des galères des Flandres, et à la fin du mois, les sages décidèrent de satisfaire leurs revendications²³¹. Ainsi, le 28 avril, le Sénat affirma la nécessité de procéder à l'organisation d'un convoi de galères vers les Flandres²³². De même, en septembre 1517, afin de favoriser la reprise des trafics, les sages autorisèrent les marchands à faire venir la laine à Venise durant les trois mois suivant la fin de la *muda*, sans payer les nolis aux patrons des galères²³³.

D'autres secteurs d'activité tout aussi importants dépendaient des trafics des galères marchandes. C'était le cas de la Zecca, dont l'approvisionnement en or en provenance d'Afrique du Nord était principalement assuré par celles de Barbarie²³⁴. La puissance de l'État vénitien, réelle ou revendiquée, dépendait logiquement de sa capacité à frapper la monnaie et à contrôler sa circulation. En 1521 par exemple, les galères de Barbarie étaient très attendues²³⁵.

Afin de résoudre les problèmes d'approvisionnement, le monopole des galères fut progressivement remis en question²³⁶. En effet, les dirigeants

²³⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 1305, 18 janvier 1501.

²³¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 1495, 5 mars 1501; col. 1588, 22 mars 1501.

²³² ASV, *SM*, r. 15, fol. 65, 28 avril 1501.

²³³ ASV, *SM*, r. 19, fol. 30, 29 septembre 1517.

²³⁴ A. M. Stahl, *Zecca: the mint of Venice in the Middle Ages*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000.

²³⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 29, col. 661, février 1521.

²³⁶ Pour une analyse plus détaillée de cette question, voir chapitre 5, p. 250 et suiv.

autorisaient parfois les nef^s privées à importer certaines marchandises d'ordinaire réservées aux galères. Par exemple, en 1513, celles de Beyrouth ne parvinrent pas à embarquer toutes les marchandises de Basse Romanie. L'année suivante, les armateurs de navires privés obtinrent donc l'autorisation ponctuelle de ramener le reste des colis à Venise²³⁷. La navigation publique était ébranlée par ces suspensions puis par la suppression de ses monopoles. La perte de l'exclusivité du transport des épices et de certaines marchandises de prix marquait une étape décisive dans le processus de délitement de la navigation commerciale d'État. Pareil monopole était la condition d'existence de ce système public. L'abandon de ce privilège ancien signifiait bien plus que la baisse des bénéfices dont les effets étaient d'ailleurs amoindris par la redistribution des nolis perçus par les navires privés. C'était davantage la légitimation de la navigation commerciale privée et la remise en cause du principe fondant la navigation publique qui apparaissaient comme des évolutions décisives dont la signification n'échappait pas aux patriciens.

Enfin, l'annulation et la suspension des convois représentaient l'issue la plus dramatique. Pareil problème se posa à plusieurs reprises au cours de la période étudiée, et de nombreux convois initialement planifiés par les sénateurs furent au dernier moment annulés²³⁸. Une telle décision n'était pourtant pas facile à prendre pour les gouvernants car elle signifiait tout autant la perte de bénéfices pour l'État et les particuliers, qu'un aveu d'impuissance face à des circonstances défavorables. Par ailleurs, l'annulation d'un convoi obligeait les marchands vénitiens outre-mer à retarder la vente de leurs marchandises ou à avoir recours à des moyens de transport concurrents, navires privés ou étrangers. Des centaines de rameurs se retrouvaient alors provisoirement sans emploi. Enfin, c'était pour le gouvernement reconnaître que la situation politique leur échappait et que les capacités de la flotte commerciale n'étaient pas suffisantes pour permettre l'organisation simultanée de tous les convois. Tout cela revenait à admettre la perte de l'hégémonie commerciale de la Sérénissime.

En 1496, la Seigneurie fut ainsi contrainte à repousser le départ des quatre galères des Flandres à l'année suivante²³⁹. En effet, les relations avec le royaume de France étaient tendues, puisqu'en avril, la ligue

²³⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 18, col. 10, 5 mars 1514.

²³⁸ Citons par exemple deux sociétés des Flandres en 1499 (ASV, AC, r. 179, fol. 39v°–40) ou deux sociétés des galères *al trafego* en 1506 (ASV, AC, r. 179, fol. 93–93v°).

²³⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 52, 24 février 1496.

alliant Venise au pape, au roi d'Espagne et à Milan avait été rendue officielle. Malgré la victoire de la coalition le 6 juillet, Charles VIII refusa la paix séparée qui lui fut proposée au début du mois de novembre. L'année suivante, le voyage des Flandres dut à nouveau être annulé, Charles VIII ayant interdit aux Vénitiens de commercer sur le territoire du royaume. En avril, les sénateurs décidèrent donc d'utiliser à d'autres fins les fonds prévus pour la subvention des galères des Flandres²⁴⁰. En avril 1497, une trêve fut enfin signée entre le roi de France et les Vénitiens, mais le convoi ne put être organisé. Les deux navires furent finalement attribués aux voyages de Beyrouth et d'Alexandrie, d'autant qu'il s'agissait de galères de très bonne qualité²⁴¹. La mort de Charles VIII en avril 1498, et les efforts diplomatiques réalisés par son successeur, Louis XII, permirent enfin la reprise de la ligne du Ponant.

L'abandon définitif d'une ligne de navigation constituait l'aboutissement du progressif affaiblissement de l'organisation. Au début du XVI^e siècle, la reprise de la ligne de Romanie, abandonnée au milieu du siècle précédent, fut à plusieurs reprises envisagée par les sages²⁴². Il s'agissait pour Venise de réaffirmer sa suprématie perdue sur la Grèce, la mer Égée, et surtout la mer Noire, mais le rapport de force n'était plus en sa faveur. Malgré leurs efforts, jamais les gouvernants ne parvinrent à organiser un voyage vers Constantinople. Pour celui prévu en 1510, l'attribution des galères fut décidée durant l'hiver. Des patriciens participèrent même aux enchères, mais le voyage fut finalement annulé. En 1514, après le refus répété des patrons de la *muda* de Constantinople de verser leur contribution financière à l'Arsenal, il fallut procéder à une troisième séance d'enchères : en signe de protestation, aucun nouveau patron ne se présenta à l'*incanto* et les délais de la *muda* durent être prolongés²⁴³. De fait, le convoi fut une fois de plus annulé, et jamais les galères marchandes vénitiennes ne prirent la route de la mer Noire au XVI^e siècle.

De la même façon, il n'y eut aucune expédition vers la Manche de 1522 à 1529, et lorsqu'en janvier 1530, le Sénat évoqua le prochain voyage vers l'Angleterre, il fut heureux d'annoncer qu'était arrivé,

²⁴⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 96, 27 avril 1496.

²⁴¹ ASV, SM, r. 14, fol. 119v°, 11 mai 1497.

²⁴² Au sujet de la ligne de Constantinople, voir S. P. Karpov, *La navigazione...*, *op. cit.* ; D. Stöckly, «Les protagonistes...», art. cité.

²⁴³ ASV, SM, r. 18, fol. 27v°, 5 avril 1514.

par la grâce de Dieu, le moment de pouvoir faire naviguer des galères au voyage du Ponant, lesquelles sont grandement désirées, parce qu'elles n'ont pas navigué depuis de nombreuses années. Considérant la grande utilité que notre cité est sur le point d'acquérir, il est bon et important de délibérer qu'elles naviguent²⁴⁴.

En 1533, un convoi fut organisé vers les Flandres, mais il s'agit des dernières galères marchands publiques vénitiennes à atteindre la mer du Nord.

La régularité était une condition nécessaire à la navigation des galères. L'organisation des convois réclamait en effet la ponctualité de l'ensemble des convois, car d'une année sur l'autre, les mêmes embarcations étaient confiées aux différents gestionnaires. Au-delà des difficultés techniques et administratives que cela engendrait, l'irrégularité des convois portait également préjudice à la réputation commerciale de Venise. La visite fréquente et régulière des *mude* dans les grands ports de Méditerranée avait assuré au commerce vénitien une notoriété certaine, néanmoins menacée par le déclin progressif des convois.

Naufrages et avaries

La qualité même des galères, au cours du XVI^e siècle, devenait un problème qui mettait en péril l'équilibre de la navigation publique. En raison des retards et du retour tardif des galères à Venise, les délais entre les voyages se réduisaient et ne permettaient plus les traditionnels et indispensables travaux d'entretien et de réparation. Le Sénat s'en inquiétait et tentait d'y remédier, mais les patrons continuaient de se plaindre des avaries techniques qu'ils subissaient. En 1501, par exemple, les galères de Barbarie subirent de grosses détériorations ; il fallut changer le mât de l'une d'entre elles, et faire décharger la cargaison de l'autre afin de remettre la coque en état²⁴⁵. Le capitaine de la *muda* d'Alexandrie revenue en mai 1505, se plaignit quant à lui de la mauvaise qualité du bois avec lequel étaient fabriquées les embarcations²⁴⁶. Quelques années plus tard, l'une des galères prévues pour le voyage d'Alexandrie dut être remplacée : celle qui revenait du précédent voyage des Flandres était tellement abîmée, qu'elle ne pouvait reprendre la

²⁴⁴ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 11, 14 janvier 1530, Angleterre.

²⁴⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 4, col. 87, 24 juillet 1501.

²⁴⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 6, col. 170, mai 1505.

mer²⁴⁷. À nouveau, en 1526, plusieurs galères durent également être remplacées²⁴⁸.

La réparation des galères au cours du voyage obligeait à des escales imprévues, longues et coûteuses, et provoquait de nouveaux retards. La rupture d'un mât était une avarie fréquente²⁴⁹. Ainsi, en 1527, la *muda* d'Alexandrie dut être prolongée, parce que le mât de l'une des embarcations s'était rompu²⁵⁰, comme ce fut également le cas en 1551 pour la *muda* de Beyrouth²⁵¹. L'embarquement à bord des galères d'un charpentier, d'un calfat et d'un *remero* était d'ailleurs obligatoire, depuis le XIV^e siècle²⁵². Ils devaient être inscrits dans leur art respectif et étaient strictement contrôlés. Cette habitude ne suffisait pourtant pas à garantir la qualité de l'entretien des navires, malgré le soin dont l'État faisait preuve pour la sélection des artisans professionnels embarqués²⁵³. Les calfats, menuisiers et rameurs devaient être choisis par les patrons de l'Arsenal et soumis à un vote²⁵⁴. Les officiers, tels le comite ou le *paron*, chargés des aspects techniques de la navigation, étaient eux aussi sélectionnés avec soin : plus l'état des galères était médiocre, et plus le recours à un personnel compétent devenait une nécessité²⁵⁵. Les patrons des galères eux-mêmes reconnaissaient l'importance de ces techniciens. Ainsi, Vittore Garzoni de Marino, patron d'une galère de Barbarie en 1503, écrivit à son frère Francesco, garant et investisseur influent de l'expédition :

Et j'ai été très bien assisté et principalement par mon *paron*, un homme très compétent, qui mérite des louanges, et qui n'aurait pu mieux faire. Je vous prie de bien vouloir l'aider et de faire votre possible pour qu'il soit choisi comme comite, car à la vérité, il mérite bien mieux que cela du fait de ses qualités²⁵⁶.

²⁴⁷ ASV, *SM*, r. 18, fol. 6v°, 9 juin 1513.

²⁴⁸ ASV, *SM*, r. 21, fol. 28, 23 octobre 1526 ; fol. 29, 26 novembre 1526.

²⁴⁹ Voir par exemple, Sanudo, *Diarii*, vol. 22, col. 44, 7 mars 1516 ; ASV, *SM*, r. 20, fol. 164v°, 11 août 1525.

²⁵⁰ ASV, *SM*, r. 21, fol. 58, 23 août 1527 ; Sanudo, *Diarii*, vol. 45, col. 654, 22 août 1527 ; col. 657, 23 août 1527.

²⁵¹ ASV, *SM*, r. 31, fol. 141, 18 août 1551.

²⁵² G. Caniato, « L'Arsenale... », art. cité, p. 650.

²⁵³ Sanudo, *Diarii*, vol. 30, col. 11, mars 1521.

²⁵⁴ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 1v°, 30 mai 1525, Alexandrie. Voir par exemple l'élection des charpentiers, calfats et *remeri* : ASV, *CN*, r. 26, fol. 68, 26 mai 1547.

²⁵⁵ À propos des différents officiers et techniciens, voir J.-C. Hocquet, « La gente... », art. cité.

²⁵⁶ ASV, *Miscellanea Gregolin*, b. 40, lettre écrite en 1503 à Valence.

Le capitaine de la *muda* d'Alexandrie de 1524, Vincenzo Zantani, insista également sur la nécessité d'envoyer un timonier à bord des galères lors de leur arrivée à la Fusa (certainement Fusina, à l'approche de la Giudecca), car il s'agissait selon lui de l'unique moyen d'assurer la sécurité des navires et de sauvegarder les cargaisons²⁵⁷.

Néanmoins, les techniciens ne pouvaient parer à tous les problèmes, et les patrons des galères continuaient de se plaindre du mauvais état des navires qu'ils refusaient alors de prendre en location²⁵⁸. Certaines séances d'*incanto* devaient être renouvelées car la mauvaise qualité de l'embarcation proposée dissuadait les éventuels enchérisseurs qui refusaient de naviguer sur des galères vétustes. En 1549, les sénateurs dénoncèrent également le type de *galee grosse* utilisé, dont les dimensions avaient été définies en 1520, car les patriciens spécialisés dans la navigation ainsi que de nombreux marins les déclaraient dangereuses²⁵⁹. Dans le secteur militaire, la situation n'était pas meilleure, et les galères armées étaient elles aussi dénoncées pour leur mauvaise qualité²⁶⁰.

Les retards dont il a été question plus haut avaient eux aussi des conséquences sur les conditions de navigation des galères. La progressive généralisation de la navigation hivernale aggravait considérablement les risques de naufrage. À partir du mois de septembre, le sirocco et les vents contraires empêchaient bien souvent les galères de quitter le port. En août 1564 par exemple, les sénateurs s'en inquiétèrent et ils demandèrent au capitaine d'accélérer le départ du convoi d'Alexandrie²⁶¹. «Comme tout le monde le sait, le départ de nos galères de Beyrouth a été retardé, et cela provoque le grand *incommodo* des patrons de ces galères, en raison de la navigation qu'ils devront faire en des temps difficiles et sinistres, comme pour d'autres raisons²⁶².» Plus les galères quittaient Venise tardivement, plus elles étaient susceptibles de rencontrer des conditions climatiques défavorables, qui auraient pu engendrer leur naufrage²⁶³.

²⁵⁷ ASV, CR, b. 61, fol. 24v°, 28 avril 1525.

²⁵⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 21, col. 74, 14 septembre 1515.

²⁵⁹ ASV, SM, r. 30, fol. 57v°, 1^{er} mars 1549.

²⁶⁰ A. Tenenti, *Cristoforo...*, *op. cit.*, p. 30.

²⁶¹ ASV, SM, r. 36, fol. 184v°, 19 août 1564.

²⁶² ASV, SM, r. 23, fol. 50v°, 3 septembre 1534.

²⁶³ Le convoi de Beyrouth de 1549 subit ainsi une violente tempête au mois de décembre, ce qui oblige à jeter par-dessus bord de nombreuses marchandises, voir ASV, SM, r. 30, fol. 128v°, 22 février 1550.

Les difficultés de l'Arsenal, la navigation hivernale, voire les attaques ennemies et la guerre de course étaient autant de facteurs aggravant l'état déjà préoccupant de la flotte. La fin du XV^e et le XVI^e siècles furent le théâtre de plusieurs naufrages. Certes, cela n'était pas un phénomène nouveau et un tel risque était évidemment inhérent à la navigation. Néanmoins, les patrons comme les gouvernants estimaient que leur fréquence augmentait. Ainsi, en 1494, Girolamo Priuli raconta le naufrage de deux galères des Flandres²⁶⁴. En décembre 1497, la galère d'Alexandrie de Giovanni Morosini d'Orsato sombra à Porto Cigala alors qu'elle était trop chargée. Même si tout fut entrepris par le Sénat et le Grand Conseil afin de récupérer la majeure partie des marchandises, les conséquences du naufrage furent désastreuses²⁶⁵. Les galères marchandes drainaient les investissements d'une multitude de négociants plus ou moins influents et leur naufrage affectait de très nombreux agents économiques.

Un scandale retentissant fut provoqué en 1517 par le naufrage de l'une des galères d'Alexandrie. La galère de Vincenzo Magno était en très mauvais état et se rompit en trois parties²⁶⁶. Les détails de la tragédie furent complaisamment racontés par Marino Sanudo. Seuls 83 hommes en réchappèrent en embarquant à bord d'un canot, mais 34 autres moururent de froid et de faim, après avoir passé huit jours en mer. Beaucoup se réfugièrent à Famagouste²⁶⁷. À Venise, le naufrage provoqua l'indignation car il était prévisible : dès le mois de mars 1516, les officiers et techniciens de l'Arsenal, en particulier le maître Leonardo Bressan, avaient affirmé que les galères n'étaient pas en état de naviguer et qu'il était absolument nécessaire de les faire réparer²⁶⁸. Durant l'été, le même avis avait de nouveau été exprimé²⁶⁹. Après le naufrage, en mars 1517, le patron de l'Arsenal fut donc obligé de présenter publiquement ses excuses. L'affaire continua néanmoins de faire scandale pendant de longs mois²⁷⁰. Elle était symptomatique des difficultés de gestion dont souffrait l'Arsenal et des tensions que cela pouvait entraîner. Les débats

²⁶⁴ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 22.

²⁶⁵ ASV, MC, *Stella*, r. 24, fol. 153v°, 10 juin 1498 ; ASV, ST, r. 13, fol. 48, 9 juin 1498.

²⁶⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 18, mars 1517.

²⁶⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 22–23, 29 décembre 1517, lettre de Vincenzo Cappello, capitaine du *Regno* de Chypre, Famagouste.

²⁶⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 28–29, 29 mars 1517.

²⁶⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 29–30, 26 juillet 1516.

²⁷⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 30, mars 1517.

furent également l'occasion pour les différents «partis» d'exprimer leurs opinions contradictoires. Les patriciens hostiles au maintien de la navigation publique y voyaient un motif supplémentaire de réclamer l'arrêt du système. Ses partisans, bien au contraire, pointaient du doigt le manque de moyens attribués à l'organisation publique. Tous cherchaient à reprendre à leur avantage les incohérences révélées par les déclarations des patrons de l'Arsenal.

En 1569 encore, les naufrages jugés trop fréquents étaient imputés à la «négligence, [au] manque de prudence, [à] la mauvaise foi des patrons» et à l'inexpérience de la chiourme²⁷¹. Les naufrages cristallisaient l'attention sur un secteur économique en crise. Les coûts élevés représentés par l'assistance à apporter aux galères et aux marchands jouaient en défaveur du système public. Le recrutement de techniciens, l'assistance de l'Arsenal, la récupération des marchandises en cas de naufrages étaient autant de dépenses qui réduisaient les bénéfices du secteur, donc de l'État, et qui incitaient les patriciens à réclamer l'abandon du système.

Galères marchandes, galères armées

Les convois de galères avaient été créés pour garantir la sécurité des marchands vénitiens et assurer «l'honneur de notre État comme les biens de nos nobles et citoyens qui y voyagent»²⁷². Au XVI^e siècle, les galères étaient encore considérées comme les navires les plus sûrs, même si l'introduction de certaines règles de sécurité nouvelles avait été nécessaire. Les *incanti* insistaient sur l'avantage que les galères représentaient par rapport aux nef, «car voyant que les galères ne naviguent pas, les épices voyagent sur les nef, à grand frais et au risque et péril des marchands, comme on l'a vu récemment avec le cas d'une nef florentine qui venait de Syrie, chargée d'épices, mais qui a été prise par les corsaires»²⁷³. L'assurance maritime s'était développée au XV^e siècle à Venise²⁷⁴. Les marchands avaient ainsi recours à des

²⁷¹ U. Tucci, «Sur la pratique...», art. cité, p. 74.

²⁷² ASV, SM, r. 22, fol. 192v°, 9 juin 1533.

²⁷³ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 72, 10 mars 1544, Beyrouth; fol. 77, 2 mai 1545, Beyrouth.

²⁷⁴ K. Nehlsen-von Stryk, *L'assicurazione marittima a Venezia nel secolo XV*, Rome, Il Veltro editore, 1988; A. Sacerdoti, «L'assicurazione a Venezia», *Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, LVI, 1897-1898, p. 1082-1098; G. Stefani (éd.), *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, 2 vol., Trieste, Poligrafici Il Resto del Carlino,

contrats d'assurance à bord des galères²⁷⁵. La navigation de conserve garantissait également la sécurité des convois, qui formaient une escadre en cas d'attaque. Il était enfin fréquent que les capitaines de différents convois, généralement de Beyrouth et d'Alexandrie, se rejoignent afin de former une seule et même conserve, de quatre à six galères.

Néanmoins, lorsque les flottes étrangères ou les corsaires devenaient trop menaçants, l'État vénitien pourvoyait une escorte supplémentaire. Les sénateurs ordonnaient ainsi fréquemment aux galères légères de la flotte armée ou, comme en 1530, au *galion grande*, d'accompagner les convois, sachant «de quelle importance est tant pour la réputation de notre État que pour le bénéfice de nos sujets et de nos marchands, de garantir la sécurité de la navigation»²⁷⁶. En mai 1511, les sages demandèrent au *provveditore dell'armada* d'accompagner les galères de Beyrouth durant une partie de leur voyage²⁷⁷. En 1520, les marchands obtinrent du Sénat une escorte de galères armées pour protéger la très riche cargaison des galères de Barbarie²⁷⁸. En août 1530, Giovanni Antonio Tagliapietra, capitaine d'une *barza* armée, fut invité à accompagner les galères de Beyrouth ou d'Alexandrie, selon son choix²⁷⁹, et en juillet 1532, ce fut le capitaine général de la mer qui dut décider du moyen le plus approprié pour garantir la sécurité du convoi de Beyrouth²⁸⁰. L'année suivante, il fut ordonné que la *barza* qui était à Malamocco soit armée et rejoigne au plus vite les galères de Barbarie à destination de Catane, afin de les accompagner à Djerba et Tunis, et si nécessaire jusqu'à Alger puis Gibraltar, et de les protéger des corsaires et en particulier de Barberousse²⁸¹.

Capitaines de galion, de *barza* ou de *barzotto*, patrons de nef, *provveditore* de l'armada, capitaine du golfe et capitaine de la mer étaient

1956; A. Tenenti, *Naufrages...*, *op. cit.*; A. Tenenti, «L'assicurazione marittima», *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 663–686; B. Tenenti, «I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: sec. XVI–XVII», *Studi Veneziani*, n.s., X, 1985, p. 15–55; B. Tenenti, «Note sui tassi adriatici d'assicurazione nella prima metà del '500», *Studi Veneziani*, n.s., III, 1979, p. 187–202; U. Tucci, «Gli investimenti assicurativi a Venezia nella seconda metà del Cinquecento», *Mercanti...*, *op. cit.*, p. 145–160.

²⁷⁵ Voir un exemple dans L. Piattoli, «Il contratto di assicurazione marittima a Venezia nel medioevo», *Rivista di storia del diritto italiano*, 13, 1935, p. 327–339; p. 339, contrat de février 1455.

²⁷⁶ ASV, SM, r. 22, fol. 57, 31 décembre 1530.

²⁷⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 12, col. 163, mai 1511.

²⁷⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 29, col. 12, 4 juillet 1520.

²⁷⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 53, col. 471, 18 août 1530.

²⁸⁰ ASV, SM, r. 22, fol. 147, 31 juillet 1532.

²⁸¹ ASV, SM, r. 22, fol. 196v°, 16 juin 1533.

continuellement sommés d'assister les galères, de les rejoindre et de les escorter le temps nécessaire²⁸². À partir de la fin des années 1540, le nombre de convois se réduisant, l'escorte des galères marchandes devint presque systématique et elle faisait désormais partie intégrante du convoi. À ce titre, le patron des navires armés se devait d'obéir aux ordres des capitaines de convoi²⁸³. Ces derniers pouvaient d'ailleurs réclamer l'assistance des navires armés²⁸⁴. Jusqu'aux derniers convois organisés à la fin des années 1560, galères marchandes et navires armés continuèrent de naviguer de conserve. En 1554, les sénateurs demandèrent aux capitaines des convois de Beyrouth et d'Alexandrie de prendre la mer ensemble afin d'aller se présenter au provéditeur de l'armada, seul moyen de garantir leur sécurité²⁸⁵. En 1563, une décision similaire fut prise²⁸⁶.

L'insécurité et les troubles en Méditerranée rendaient également nécessaire l'amélioration de l'armement des galères *da mercato*. Les *incanti* eux-mêmes y faisaient fréquemment référence²⁸⁷. Il était demandé aux marchands de se présenter armés sur les galères, afin de participer à la défense du navire en cas d'attaque²⁸⁸. Les patrons étaient tenus de faire entreposer les armes dans des lieux facilement accessibles. L'artillerie était néanmoins encore peu diffusée au début du siècle et, manifestement, les galères marchandes n'en faisaient pas encore bon usage²⁸⁹. À en croire Vincenzo Zantani, capitaine des galères d'Alexandrie, lors de son rapport en 1525, «les grosses artilleries à bord des galères ne sont

²⁸² ASV, SM, r. 23, fol. 5v°, 9 avril 1534; fol. 170v°, 21 juillet 1536; fol. 180, 29 septembre 1536; r. 26, fol. 180, 9 février 1543; fol. 180 v°, 9 février 1543; r. 27, fol. 126, 9 août 1544. Le capitaine du golfe était chargé de la surveillance de l'Adriatique jusqu'au canal d'Otrante; le *provveditore* de l'armada gardait la mer Ionienne jusqu'à Candie. En temps normal, le provéditeur de l'armada commandait la flotte. Le capitaine général de la mer était nommé en cas de conflit ou pour prendre la tête de grosses escadres (A. Tenenti, *Cristoforo...*, *op. cit.*, p. 119 et 123).

²⁸³ ASV, SM, r. 29, fol. 208v°, 20 juillet 1548.

²⁸⁴ ASV, CR, b. 61, fol. 76-76v°, 11 mars 1549, Giacomo Priuli de Michele, capitaine du trirème de Beyrouth.

²⁸⁵ ASV, SM, r. 32, fol. 182, 1^{er} septembre 1554.

²⁸⁶ ASV, SM, r. 36, fol. 102v°, 31 juillet 1563, *non data in tempore*.

²⁸⁷ Voir par exemple ASV, SM, r. 2, livre IV, fol. 92v°, 17 mars 1547, Beyrouth.

²⁸⁸ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 267, «Commission ducale d'un capitaine des galères de Barbarie», 11 janvier 1508, paragraphe 17.

²⁸⁹ J. R. Hale, «Men...», art. cité. Plus généralement, sur la question des transformations de l'armement à bord des navires, voir J. Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000; J.-F. Belhoste, «Nascita...», art. cité.

presque d'aucune efficacité»²⁹⁰. Selon lui, elles étaient mal disposées et il aurait suffi de les agencer autrement pour que «les galères naviguent en sécurité de par le monde». En 1549 encore, selon Giacomo Priuli de Michele, capitaine des galères de Beyrouth, la situation ne s'était guère améliorée²⁹¹. En effet, durant tout le XVI^e siècle, se posa le problème de garantir l'agilité des manœuvres et la rapidité de la navigation malgré l'emploi de l'artillerie²⁹².

Les *nobili da poppa* assumaient les fonctions d'arbalétriers en charge de la défense de la galère de même que les *bombardieri* s'occupaient de l'artillerie²⁹³. En 1533, un décret du Sénat rappela que les galères des Flandres devaient embarquer huit bombardiers, et réclama l'augmentation de leur nombre à bord des galères de Barbarie²⁹⁴. Théoriquement, les bombardiers devaient avoir déjà exercé à bord des galères légères et pouvoir justifier d'une expérience passée²⁹⁵. Toutefois, face aux problèmes de recrutement qu'une telle décision posait, il fut ordonné, en août 1536 et «*per questa volta solamente*», que les galères d'Alexandrie pourraient déroger à la règle, en recourant à toute personne inscrite auprès de la Scuola des bombardiers²⁹⁶.

Les galères marchandes étaient, rappelons-le, des navires armés, amenés à rejoindre l'armada en cas de nécessité. Elles comptaient parmi les embarcations les plus grosses au service de la flotte militaire vénitienne. Par conséquent, l'évolution de la navigation publique ne peut être envisagée en dehors des transformations plus générales de la flotte armée au XVI^e siècle. À cette époque, les préoccupations militaires des sénateurs allaient croissantes. Venise cherchait à défendre le Stato, et à partir des années 1540, à garantir sa neutralité. Les efforts financiers de la Sérénissime se concentraient sur ses forces armées. Le gouvernement redéfinissait le budget de la cité en fonction des exigences militaires, négligeant ainsi parfois le secteur économique. Les dépenses militaires modifiaient progressivement l'équilibre budgétaire vénitien en obligeant à hiérarchiser les priorités²⁹⁷. En 1499, la flotte armée

²⁹⁰ ASV, CR, b. 61, fol. 24v°, 28 avril 1525.

²⁹¹ ASV, CR, b. 61, fol. 76-76v°, 11 mars 1549.

²⁹² A. Tenenti, *Cristoforo...*, *op. cit.*, p. 36.

²⁹³ Voir par exemple ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 16v°, 1530, Beyrouth.

²⁹⁴ ASV, SM, r. 22, fol. 185v°, 29 avril 1533.

²⁹⁵ ASV, SM, r. 23, fol. 158v°, 16 juin 1536.

²⁹⁶ ASV, SM, r. 23, fol. 173v°, 7 août 1536.

²⁹⁷ L. Pezzolo, «La finanza...», art. cité. Au sujet de l'armada, F. C. Lane, *Venice...*, *op. cit.*, p. 355 et suiv.; M. E. Mallett, J. R. Hale, *The Military...*, *op. cit.*

reçut la majorité des subventions et des aides ordinairement destinées à la navigation commerciale. Selon Girolamo Priuli, «on disait et on divulguait en ce temps, à Venise, que jamais la Seigneurie n'avait eu sur mer une *armada* si puissante, et si riche en hommes, navires et artileries²⁹⁸.» En 1506, pas moins de 24 000 ducats furent réservés à l'«*armar*» de la flotte²⁹⁹. Pendant les guerres d'Italie, le financement de l'armée se faisait bien souvent au détriment du commerce maritime. En 1539, évoquant le financement de la guerre contre les Ottomans, les sénateurs rappelèrent que «l'argent est le nerf de la guerre et le fondement de toute entreprise» («*denaro che è il nervo delle guerre, et il fondamento di tutte le imprese che si fanno*»)³⁰⁰.

L'attention des gouvernants se déplaçait ainsi, délaissant les affaires économiques au profit des affaires militaires. La lecture des délibérations du Sénat ou du Grand Conseil est à ce titre éclairante. Le glissement est évident dans les discussions et, à partir des années 1540, la majorité des débats rapportés dans les registres *Mar* du *Senato* fut consacrée aux opérations ou à l'entretien de la flotte armée, au détriment de la navigation publique³⁰¹. Les grosses galères, dont il était encore souvent fait mention dans les délibérations du Sénat, servaient désormais en armada et elles jouèrent d'ailleurs un rôle crucial à Lépante. Ainsi, «parmi les différentes choses auxquelles on doit pourvoir avec toute diligence afin d'avoir l'armada prête pour nos services, il y a l'*acconciar* des grosses galères et des galères légères qui en ont besoin», fut-il affirmé en janvier 1571³⁰².

La galère vénitienne était donc devenue, au cours du XVI^e siècle, une embarcation avant tout militaire. Son usage commercial relevait désormais plutôt de la tradition. Dans la seconde moitié du siècle, la galère armée était à son apogée en Méditerranée, Lépante représentant une sorte d'acmé dans l'histoire de l'armement naval, et un tournant dans l'histoire de la galère³⁰³. Venise, à l'image des autres puissances

²⁹⁸ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 168, août 1499.

²⁹⁹ ASV, SM, r. 16, fol. 100v^o, 20 mars 1506.

³⁰⁰ ASV, SM, r. 25, fol. 31v^o, 11 mars 1539.

³⁰¹ Les registres 39, 40 et 41 du *Senato Mar* ne contiennent quasiment plus de délibérations relatives au commerce. Lorsqu'il est fait référence aux «*galee grosse*», il s'agit de celles qui servent en armada. Voir également J. R. Hale, «From peacetime establishment to fighting machine: the Venetian army and the war of Cyprus and Lepanto», G. Benzon (éd.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Florence, Leo S. Olschki, p. 163-184.

³⁰² ASV, SM, r. 39, fol. 313v^o, 4 janvier 1571.

³⁰³ J. Glete, *Warfare...*, *op. cit.*, p. 103 et suiv.

maritimes, vit à partir de cette époque le système des galères concurrencé par celui des navires ronds plus efficaces. «La guerre méditerranéenne basée sur les galères et les forteresses avait atteint une phase de stagnation³⁰⁴». Après la guerre de Chypre, l'organisation maritime, dans son ensemble, économique et militaire, prit une configuration totalement différente³⁰⁵. La disparition progressive de la navigation publique doit être replacée dans ce contexte.

De la fin du XV^e siècle à la veille de la bataille de Lépante, la conjoncture méditerranéenne et européenne avait rapidement évolué, l'équilibre géopolitique se redéfinissant avec en particulier l'émergence de nouvelles puissances concurrentes de Venise. La Seigneurie avait dû consentir des efforts financiers importants pour l'entretien de son armée et de sa flotte. L'Arsenal avait subi les conséquences directes de cette politique, de même que la navigation publique qui ne disposait plus de galères en nombre suffisant ou de qualité satisfaisante. En Méditerranée, l'affaiblissement des structures commerciales vénitiennes entravait désormais l'activité des marchands, au moment même où des concurrents puissants, et en particulier portugais, menaçaient les circuits traditionnels de Venise et remettaient en cause son hégémonie commerciale. Les infrastructures économiques étaient donc amenées à se transformer dans ce contexte mouvementé, car les acteurs devaient s'adapter aux nouvelles conditions politiques et économiques de la navigation commerciale.

³⁰⁴ J. Glete, *Warfare...*, *op. cit.*, p. 106. Voir la thèse classique de J. F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys. Changing technology and Mediterrean warfare at sea in the Sixteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1974, en particulier p. 194 et suiv. et p. 253 et suiv.; voir aussi A. Konstam, *Renaissance War Galley, 1470-1590*, Oxford, Osprey, 2002; J. H. Pryor, *Geograph...*, *op. cit.*

³⁰⁵ A. Tenenti, *Cristoforo...*, *op. cit.*; M. Costantini, «I galeoni di Candia nella congiuntura marittima veneziana cinque-seicentesca», G. Ortalli (éd.), *Venezia e Creta*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1998, p. 207-231.

CHAPITRE 3

LES ACTEURS DE LA NAVIGATION PUBLIQUE: IDENTITÉS ET PRATIQUES ÉCONOMIQUES

Dans un contexte politique et économique peu favorable à la navigation publique, les acteurs eux-mêmes adaptèrent leurs pratiques de gestion aux nouvelles conditions du commerce. L'analyse de ces pratiques impose un changement d'échelle. Le choix de la micro-analyse suppose une identification précise des acteurs et le recours à des sources de nature différente. Un document essentiel, le registre des *prove di età* de l'Avogaria di Comun, comportant les listes des sociétés de gestion formées pour l'exploitation des galères marchandes et enregistrées par la dite institution, permet une approche minutieuse des investissements, des stratégies et des pratiques de gestion des acteurs de la navigation publique¹. Du milieu du XV^e siècle à 1569, ces listes n'ont malheureusement été conservées que pour la période 1495–1529, années pour lesquelles une analyse sérieuse et détaillée des données a pu être menée. D'autres sources sont néanmoins venues les compléter et ont permis d'analyser la nature des investissements et la composition du groupe des gestionnaires tout au long du siècle².

¹ ASV, AC, r. 179, *Prove di età per patroni di galere ed altre cariche*. Pour une analyse de ces listes jusqu'à la moitié du XV^e siècle, voir D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*

² En ce qui concerne plus spécifiquement les gestionnaires de la navigation publique, on pourra se référer à C. Judde de Larivière, «Ressources politiques et action économique: les conduites stratégiques des patriciens vénitiens face à la crise de la navigation publique (fin XV^e–début XVI^e siècle)», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 112, n° 4, 2005, p. 127–145; B. Doumerc, C. Judde de Larivière, «Le rôle...», art. cité; B. Doumerc, D. Stöckly, «L'évolution...», art. cité; B. Doumerc, «Les patrons de galères marchandes à Venise au quinzième siècle: une approche prosopographique», *La ville au Moyen Âge*, vol. 2, Paris, CTHS, 1998, p. 31–54; B. Doumerc, «Le parti de la mer à Venise à la fin du XV^e siècle: une étude prosopographique», L. Balletto (éd.), *Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, Gênes, G. Brigati, 1997, p. 177–190.

1. *La gestion financière des galères marchandes*

Les sociétés de gestion

Les listes conservées pour les années 1495–1529 font précisément état de la composition de chacune des sociétés temporaires qui réunissaient un nombre variable d'associés pour l'exploitation d'une galère³. Chaque société était composée d'un patron (l'enchérisseur de la galère), de garants et d'investisseurs. Le patron devenait le commandant du navire et avait pour fonction de mener à bien l'expédition commerciale. Les investisseurs associaient leur capacité financière en achetant une partie du capital de la société qui était divisé en 24 parts égales, les carats (*carati*). Ils pouvaient acheter une ou plusieurs de ces parts, voire la totalité. Ce faisant, ils partageaient l'ensemble des dépenses et des coûts de l'expédition, proportionnellement à leur investissement et touchait également au prorata leur part des bénéfices.

Quatre à six patriciens, les *plegi*, garantissaient le capital de la société, sans jouer un rôle actif dans l'affaire. Leur fonction se limitait à garantir les dépenses à la charge du patron. En cas de défaillance, ils s'engageaient à payer les sommes dues, en particulier au titre des frais d'équipement des navires et des salaires («*se constituit plegium de incantu, mendis et refusuris dicte galee et de caratis patroni juxta legem*»)⁴.

Durant la période étudiée grâce au registre de l'Avogaria di Comun, de 1495 à 1529, 256 galères marchandes prirent la mer vers la Méditerranée et le Ponant. Le registre compte en réalité davantage de sociétés, mais nous avons fait le choix d'écarter les sociétés constituées n'ayant finalement pas donné lieu à un voyage, en raison de l'annulation du convoi ou du remplacement de la société pour des raisons variées.

L'étude a donc porté sur ces 256 sociétés de gestion, dans lesquelles apparaissent :

³ Voir en annexe, p. 311, la liste des convois (date, destination, capitaine et patrons). La liste complète des sociétés de gestion, pour la période 1495–1529, est consultable sur <http://framespa.univ-tlse2.fr> (cliquer sur « Annuaire », puis sur « Judde de Larivière »). Voir également la liste des sociétaires (patrons, garants et investisseurs pour les années 1495–1529, et patrons pour les années 1530–1569) classée par ordre alphabétique.

⁴ Voir ASV, SM, r. 22, fol. 104, 28 décembre 1531 ; fol. 106, 8 janvier 1532 ; fol. 113v°, 27 février 1532, pour un cas de défaillance de patron.

- 256 mentions de patron,
- 1 016 mentions de garant,
- 1 380 mentions de paronnier.

La majorité des individus qui participaient à la gestion des galères marchandes le fit à plusieurs reprises au cours des 35 années étudiées. Nous comptons en réalité la participation de 820 à 845 personnes différentes⁵. Ces individus appartenaient à 100 maisons nobles (c'est-à-dire dire à peu près les deux tiers des *ca'* présentes au Grand Conseil en 1513), et à 18 familles de citoyens. Compte tenu de la période d'étude, on peut supposer que ces patriciens appartenaient à deux voire trois générations, ce qui rend difficile l'évaluation de la proportion totale de patriciens participant à la gestion de la navigation publique⁶.

Les formes de l'investissement

– Tendances générales

Les investisseurs pouvaient acheter de 1 à 24 carats⁷. Les 6 144 carats que représentent les 256 sociétés étudiées furent achetés par 1 380 investisseurs. De 1495 à 1529, il y avait donc entre 5 et 6 investisseurs par société en moyenne, et l'investissement moyen était de 4,5 carats. Ces chiffres sont très différents de ceux constatés pour le XV^e siècle par Doris Stöckly, selon qui, de 1444 à 1452, les investisseurs étaient 11 à 12 en moyenne par société, pour un investissement moyen de 2 carats

⁵ En raison des fréquentes homonymies, il est difficile de comptabiliser de façon certaine le nombre d'individus participant à la gestion des galères. Le problème se pose en particulier lorsque le prénom du père n'est pas indiqué.

⁶ Très fréquemment, le père et le fils étaient associés au sein de la même société. En revanche, nous n'avons pas pu reconstituer d'associations sur trois générations. Néanmoins, un patricien investissant pour la dernière fois en 1495 pouvait être né vers 1435, tandis qu'un jeune patricien participant pour la première fois en 1525, pouvait être né vers 1500. Cela représente bien un écart générationnel suffisant pour que le premier ait été le grand-père du second. Ainsi, au cours de ces 35 années, participèrent aussi bien Marco Bragadin de Giovanni (entré au Grand Conseil en 1462) ou Nicolò Cappello de Francesco (entré en 1453), que Giovanni Battista Grimani de Domenico (entré en 1510) ou Girolamo Soranzo d'Alvise (entré en 1519). Si les deux premiers investirent respectivement jusqu'en 1501 et 1505, les deux seconds n'investirent pour la première fois qu'en 1529.

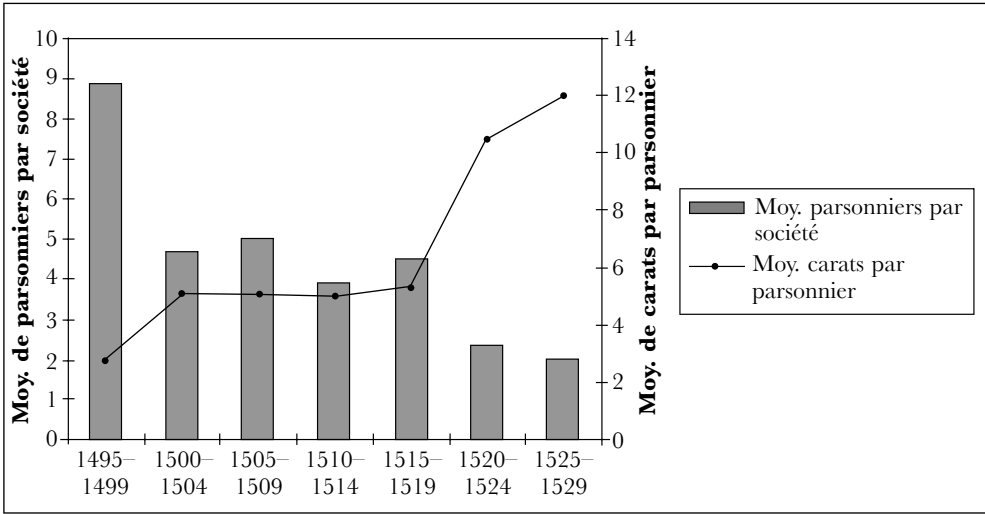
⁷ Théoriquement, il était possible d'acquérir des fractions de carats. Si un tel cas se vérifiait fréquemment au cours du XV^e siècle, il ne se présentait plus durant la période ici étudiée.

Tableau 6. La navigation publique: l'investissement dans les sociétés de gestion (1495–1529)

Années	Nombre de sociétés	Nombre de caratarii	Total des carats	Moyenne de caratarii par société	Moyenne de carats par caratarius
1495–1499	73	651	1752	8,9	2,7
1500–1504	52	244	1248	4,7	5,1
1505–1509	40	201	1032	5	5,1
1510–1514	17	67	336	3,9	5
1515–1519	24	109	576	4,5	5,3
1520–1524	29	66	696	2,3	10,5
1525–1529	21	42	504	2	12
1495–1529	256	1380	6144	5,4	4,5

Source : ASV, AC, r. 179.

Graphique 4. La navigation publique: l'investissement dans les sociétés de gestion (1495–1529)



environ⁸. En l'espace d'un demi-siècle, le nombre moyen de sociétaires avait donc diminué de moitié.

L'évolution s'était faite principalement à partir de 1500. En effet, si l'on étudie l'évolution de l'investissement moyen, il apparaît que le nombre d'investisseurs par société, encore relativement élevé à la fin

⁸ B.Doumerc, D. Stöckly, «L'évolution...», art. cité, p. 139.

du XV^e siècle, ne commença à décroître qu'à partir du siècle suivant. Le tableau 6 présente le nombre de sociétés de gestion par période de cinq ans, le nombre total d'investisseurs qui les composaient et le total des carats disponibles ; suivent le nombre moyen de *caratarii* par société et la moyenne de carats achetés par chacun d'entre eux.

La tendance générale était donc à une concentration progressive du capital. L'investissement durant les cinq dernières années du XV^e siècle était conforme à ce qu'il avait été jusqu'alors : les parsonniers étaient nombreux (presque 9 en moyenne par société) et la part de capital détenue était limitée (2,7 carats). Durant les vingt années suivantes, la réduction du nombre moyen d'investisseurs fut constante et s'accompagna logiquement d'une augmentation du montant de leur investissement. La tendance se stabilisa toutefois et, à partir de 1520, les sociétés, de plus en plus réduites, ne comptaient plus que deux investisseurs en moyenne. En l'espace de 35 ans, une transition nette s'était opérée entre des sociétés larges associant de nombreux patriciens, à des sociétés beaucoup plus restreintes dont les membres possédaient souvent la moitié, voire plus, du capital disponible.

Parallèlement à la baisse du nombre moyen d'investisseurs par société, on constata également une restriction sensible du nombre d'individus participant à la gestion des galères marchandes. Ainsi, les 30 premières sociétés du registre, de 1495 à 1497, rassemblèrent 252 sociétaires différents. En revanche, les 30 dernières, de 1523 à 1529, virent s'associer seulement 106 patriciens. Ces chiffres sont donc révélateurs du phénomène de concentration des actifs entre les mains d'un groupe toujours moins nombreux de patriciens.

Cette tendance semble se confirmer dans les années suivantes. Plusieurs indices révèlent en effet que le nombre d'investisseurs demeurait faible dans les années 1530–1569⁹. Le ou les investisseurs des sociétés de gestion y prenaient une place d'autant plus importante et de nouvelles pratiques en venaient à s'imposer. C'était désormais plus souvent l'investisseur du capital qui participait à la séance des enchères plutôt que celui qui allait devenir patron. Ainsi un patricien assistait à la séance d'*incanto* afin de représenter les intérêts d'un membre de sa famille, frère ou fils en général, voire d'un ami. L'*incanto* portait alors la mention :

⁹ Nous ne possédons pas les listes des sociétés de gestion pour la période postérieure à 1530, mais les décrets du Sénat qui mentionnent les sociétés font rarement allusion à plus de deux ou trois investisseurs par société.

un tel «qui loue la galère pour [montant] au nom de...»¹⁰ À partir de 1550, apparaît également le cas de patriciens s'adjudgeant une galère tout en précisant qu'ils nommeraient le patron par la suite¹¹.

Après 1530, les sociétés de gestion étaient devenues des associations très restreintes, dans lesquelles la collégialité était davantage un principe qu'une réalité. À un système de gestion collectif qui associait des investisseurs nombreux au sein d'une société de type capitaliste s'était substitué un système plus resserré. Les sociétés de gestion n'étaient plus qu'un héritage d'une forme traditionnelle dont il subsistait quelques traits. Dans la réalité, les galères étaient gérées par des associations très restreintes de patriciens. Le convoi de Beyrouth de 1559 est à ce titre symptomatique : les deux galères furent prises aux enchères par le même homme, Antonio Donato de Giulio ; pareille situation n'aurait pas été tolérée quelques années plus tôt¹².

— *L'inégale répartition par destination*

Au XV^e siècle, le nombre moyen d'investisseurs variait en fonction des lignes de navigation puisque les frais de gestion n'étaient pas équivalents selon la destination : le voyage de Beyrouth, qui durait généralement quatre ou cinq mois, nécessitait l'immobilisation d'un capital moins élevé que celui des Flandres ou d'Angleterre, qui durait environ un an et qui obligeait à s'aventurer sur les côtes atlantiques¹³. En revanche, au XVI^e siècle, les différences entre les destinations tendaient à disparaître. Le tableau 7 présente, par destination, le nombre de sociétés, de *caratarii* et de carats, ainsi que la moyenne de *caratarii* par société et la moyenne de l'investissement par *caratarius*.

¹⁰ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 62, 9 mars 1536, Beyrouth ; fol. 88, 16 mars 1546, Beyrouth ; fol. 105v°, 20 avril 1548, Beyrouth.

¹¹ ASV, *SMI*, r. 2, livre V, fol. 13, 26 février 1551, Beyrouth ; ASV, *SMI*, r. 2, livre V, fol. 19, 9 février 1554, Beyrouth.

¹² ASV, *SMI*, r. 2, livre V, fol. 36, 20 mai 1559, Beyrouth ; voir, chapitre 4, p. 179, la question des *maone*.

¹³ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 247.

Tableau 7. La navigation publique : l'investissement par ligne de navigation (1495-1529)

Destination	Nombre sociétés	Nombre de caratarii	Nombre de carats	Moyenne de caratarii par société	Moyenne de carats par caratarius
Alexandrie	77	422	1 800	5,5	4,3
A.-Mortes	2	13	48	6,5	3,7
Barbarie	37	173	888	4,7	5,1
Beyrouth	83	440	1 992	4,5	4,5
Fl./Angleterre	36	175	864	4,9	4,9
<i>Al trafego</i>	23	157	552	6,8	3,5
Total	256	1 380	6 144	5,4	4,5

Source : ASV, AC, r. 179.

Les résultats montrent une relative homogénéité du nombre d'investisseurs par société en fonction des différentes lignes et l'absence de déséquilibre majeur entre les destinations. Les sociétés des galères d'Aigues-Mortes et *al trafego* se démarquaient cependant par un nombre plus élevé d'investisseurs. En ce qui concerne les premières, il est impossible de conclure, puisqu'un seul convoi fut organisé durant la période qui nous intéresse. Pour les secondes, la situation politique de l'Afrique du Nord, particulièrement tendue, rendait très irrégulière et risquée l'organisation des convois *al trafego*. En outre, le dernier convoi *al trafego* avait été organisé en 1507, date à laquelle les sociétés de gestion étaient encore relativement larges. À part ces deux exceptions, les autres lignes présentaient un nombre moyen d'investisseurs plutôt équivalent, montrant ainsi que la destination ne semblait plus être un élément déterminant de distinction dans la composition des sociétés de gestion.

– Stratégies individuelles d'investissement

L'étude de la participation et de l'investissement des paronniers révèle différents types de stratégies économiques¹⁴. L'analyse des 256 sociétés de gestion a permis de dresser un inventaire exhaustif de la participation et de l'investissement de l'ensemble des gestionnaires de la navigation publique. Ainsi, la majorité d'entre eux participait de manière occasionnelle, n'investissant qu'un nombre restreint de carats : 426 sociétaires n'investirent qu'à une ou deux reprises de 1495 à 1529 (73 % d'entre

¹⁴ C. Judde de Larivière, « Ressources... », art. cité.

eux) et 414 achetèrent moins de dix carats au total (71 %). L'influence de ce large groupe d'investisseurs « occasionnels » était limitée et leur participation n'était pas déterminante pour le secteur. Elle ne l'était sans doute pas non plus du point de vue de leurs affaires personnelles. Leur participation semblait résulter d'une opportunité ponctuelle et non d'une stratégie résolue, motivée par un souci de rentabilité à long terme. Le nombre de carats achetés était souvent réduit et constituait un appoint dans le montage financier de la société de gestion.

Une cinquantaine d'investisseurs (environ 8 % d'entre eux) participa à plus de cinq sociétés de gestion, jouant un rôle plus important dans l'organisation de la navigation publique. Ils étaient les véritables gestionnaires du commerce d'État. Leurs investissements, répétés et réguliers, s'inscrivaient dans une réelle stratégie économique. Leur souci était de rentabiliser leurs investissements et l'exploitation des galères marchandes constituait une part importante de leur activité économique.

Parmi les parsonniers qui investirent plus de 10 carats :

- 79 parsonniers achetèrent entre 10 à 19 carats ;
- 64 parsonniers achetèrent entre 20 et 40 carats ;
- 26 parsonniers achetèrent plus de 40 carats.

Ils avaient dès lors le choix entre deux tactiques différentes : acquérir une quantité élevée de carats dans un nombre restreint de sociétés ou acheter des sommes limitées dans de nombreuses sociétés. Ainsi, Giovanni Francesco Mocenigo de Leonardo ne participa qu'à trois sociétés de gestion, mais il acheta à chaque fois l'ensemble du capital. Il totalisait donc un investissement de 72 carats, réparti sur trois sociétés. À l'inverse, Michele Priuli de Costantino acheta 46 carats de 1495 à 1518, mais dans 22 sociétés de gestion différentes. De son côté, Giovanni Pisani d'Alvise acheta, en 1519, 4 carats dans chacune des trois galères des Flandres et 6 carats dans chacune de celles de Barbarie. Cette année-là, son investissement total était de 24 carats, répartis dans 5 sociétés distinctes.

Pour les investisseurs qui achetaient systématiquement des parts importantes de capital, les bénéfices réalisés étaient à la hauteur de la somme investie, mais en cas de naufrage, d'attaque ou de réquisition, les pertes étaient proportionnelles à l'investissement, donc très élevées. Il s'agissait d'un pari dangereux dont il convenait d'évaluer les risques. L'autre stratégie, qui consistait à multiplier les investissements en achetant des parts limitées de capital, paraissait plus prudente : si les bénéfices

étaient plus faibles, les éventuelles pertes l'étaient tout autant. Enfin, certains investissements semblaient être déterminés par la disponibilité momentanée d'importants capitaux. Un mariage pouvait ainsi être scellé par une association financière et un investissement conjoint au sein des galères. Cela permettait d'asseoir et d'activer de nouveaux réseaux.

Par ailleurs, certains sociétaires privilégiaient une destination en particulier, tel Vittore Garzoni le fils du procureur Marino qui, de 1520 à 1527, participa chaque année au capital des galères d'Alexandrie. En choisissant cette destination à plusieurs reprises, il était assuré de pouvoir renouveler des opérations commerciales fructueuses et de nouer des relations privilégiées avec des commerçants vénitiens ou étrangers, résidant à Venise et dans les ports visités. La correspondance de Martino Merlini, marchand à Beyrouth durant de nombreuses années, montre en effet que certains nobles vénitiens entretenaient des rapports étroits avec ces marchands expatriés¹⁵. Dans de nombreux cas, la participation aux sociétés de gestion des galères marchandes procédait de l'établissement d'une stratégie à long terme. Après un premier investissement décisif, d'autres suivaient régulièrement, pour des montants élevés et pendant plusieurs années.

Les patrons de galère

— Fonctions et identification

Le patron devait avoir plus de 30 ans, et pouvoir attester d'une certaine expérience de navigation. Ceux qui se spécialisaient dans cette fonction pouvaient naviguer jusqu'à 50 ans¹⁶. Le pouvoir réel du patron dépendait de la configuration de la société qu'il dirigeait. En effet, il pouvait ou non y investir et, dans le cas où il ne le faisait pas, le lien qu'il entretenait avec les sociétaires était déterminant. Investisseur, représentant et associé d'une entreprise familiale ou simple prête-nom, son influence était de portée tout à fait différente. Grâce aux registres des *incanti*, nous avons dressé la liste des patrons de galères pour la période 1530–1569. Nous connaissons donc l'identité des 347 patrons de galère entre 1495

¹⁵ ASV, *Miscellanea Gregolin*, b. 12 et 12 bis; G. Dalla Santa, *Commerci...*, *op. cit.* Voir d'autres exemples dans U. Tucci, *Lettres...*, *op. cit.*; E. Vallet, *Marchands...*, *op. cit.*

¹⁶ Vittore Garzoni de Marino navigue encore en 1522, alors qu'il est entré au Grand Conseil en 1491.

et 1569. Durant cette période, 221 patriciens devinrent patron de galère (voir Annexe, p. 311, la liste des patrons):

- 156 patriciens ne furent patron qu’une seule fois;
- 37 le furent à 2 reprises;
- 21 le furent à 3 ou 4 reprises;
- 5 le furent à 5 reprises (Benedetto Baffo de Lorenzo, Giovanni Contarini de Marco Antonio, Francesco Michiel d’Antonio, Giacomo Mocenigo de Lorenzo, Pietro Polani de Giacomo);
- 2 le furent à 8 reprises (Vittore Garzoni de Marino et Giusto Guoro de Pandolfo).

Ainsi, au XVI^e siècle, plus des deux tiers des patrons ne le furent qu’une seule fois, ce qui peut surprendre compte tenu de l’étendue de la période étudiée. On aurait pu s’attendre à ce qu’ils soient plus nombreux à mettre à profit l’expérience acquise au cours du voyage. La connaissance des itinéraires, des escales, des marchands présentait des avantages certains qu’ils pouvaient mettre à profit dans le cadre de leurs autres activités marchandes.

Le commandement d’un navire et la direction d’une société de gestion présentaient des contraintes et des responsabilités que tous les patriciens n’étaient pas forcément désireux d’assumer. Le patron, à moins d’être lui-même l’associé et le représentant d’une société familiale puissante, pouvait focaliser les tensions entre les marchands, les investisseurs et le capitaine du convoi. Seuls les patriciens soutenus par de riches et influents partenaires parvenaient à imposer leurs choix, en particulier en matière commerciale et maritime. Pour les autres, ils devaient se soumettre aux décisions des investisseurs. À ce titre, il est intéressant de constater que lors des remplacements de patron, le consentement de l’investisseur principal était nécessaire. Le Sénat enregistrait ainsi le nom du nouveau patron, comme en 1533, lorsque Giovanni Battista Contarini de Baldassare tomba malade au moment où il aurait dû devenir patron d’une galère de Barbarie. Ce dernier fut remplacé par Imperiale Contarini de Ricardo et le Sénat de préciser qu’il avait «ainsi satisfait le noble Barbon Morosini participant principal de cette galère»¹⁷.

¹⁷ ASV, SM, r. 22, fol. 188v^o, 2 mai 1533.

Au XVI^e siècle, certains nobles réalisèrent une véritable carrière dans le domaine de la navigation publique. Citons deux figures importantes à ce titre. Le premier, Vittore Garzoni de Marino, qui fut patron d'une galère de Beyrouth en 1501. Il se spécialisa d'abord dans les convois de Barbarie (patron à trois reprises en 1503, 1506 et 1508). Après la crise des années 1510, il se reconvertit vers la ligne d'Égypte (patron des galères d'Alexandrie à quatre reprises de 1518 à 1522)¹⁸. Le second, Giusto Guoro de Pandolfo, n'eut pas une carrière aussi régulière, ni ne privilégia aucune destination. S'il fut patron des galères de Beyrouth en 1495 et 1496, il choisit l'année suivante le commandement d'une galère *al trafego*. En 1503, il devint patron vers la Barbarie, en 1506 vers Aigues-Mortes, puis en 1507 vers Alexandrie. Enfin en 1517, il fut de nouveau patron d'une galère de Barbarie.

Plusieurs des patriciens qui devinrent patrons de galères après 1540 étaient les fils d'anciens patrons de galères. Ainsi, dans le rameau des Bembo de San Giovanni in Bragora, Giovanni Battista Bembo de Francesco fut patron d'une galère d'Alexandrie en 1509. Son fils, Pietro Bembo, fut patron d'une galère de Beyrouth en 1544 et investisseur principal des deux galères de Beyrouth en 1546. De même pour les Michiel *Alli Tolentini*: Angelo fils de Girolamo fut deux fois patron d'une galère de Beyrouth en 1521 et 1526 et investit, le plus souvent avec son frère Francesco, plus de 100 ducats dans les galères de Beyrouth entre 1521 et 1529. Son fils, Francesco Michiel fut lui aussi patron et investisseur principal d'une galère d'Alexandrie en 1564. Autre exemple intéressant, celui des Mocenigo de San Lio: Lorenzo de Girolamo fut patron de Beyrouth en 1524 et 1525; son fils Giacomo le fut à quatre reprises entre 1556 et 1569. Il y avait, de toute évidence, une spécialisation de certaines branches familiales dans la navigation publique. La tradition familiale jouait alors sans doute un rôle important dans les choix d'activité de ces jeunes patriciens. Leur père pouvait ainsi les inciter à pratiquer telle ou telle activité, en particulier par le biais des consignes testamentaires¹⁹. Ainsi par exemple, Giovanni Basadonna d'Andrea participa au capital d'une galère des Flandres en 1506

¹⁸ Le cas de Vittore Garzoni est d'autant plus intéressant qu'on le retrouve très activement impliqué dans la navigation commerciale et le commerce durant le premier tiers du XVI^e siècle. En 1534, il est néanmoins endetté pour des sommes importantes et le Sénat accepte de suspendre provisoirement ses dettes (ASV, *ST*, r. 28, fol. 109, 5 décembre 1534).

¹⁹ C. Judde de Larivière, «Procédures...», art. cité.

aux côtés de son frère, de son père et de son oncle, eux-mêmes très impliqués dans l'exploitation commerciale des galères marchandes²⁰. Dans son testament, rédigé en 1535, il demanda qu'une somme de cinq cents à mille ducats fût versée à chacun de ses fils désirant faire carrière dans les affaires maritimes, somme destinée à financer leur premier voyage²¹. L'influence de ces familles attachées à la navigation commerciale favorisait la poursuite d'une activité économique certes en déclin, mais qui gardait la considération de ceux qui l'avaient précédemment pratiquée. C'étaient elles qui perpétuaient une certaine tradition commerciale vénitienne.

– *L'investissement des patrons*

Le patron de la galère investissait fréquemment dans sa propre société. Nous ne connaissons avec certitude le montant de cet investissement que pour les années 1495–1529, durant lesquelles 177 des 256 patrons, soit presque 70 % d'entre eux, achetèrent des carats : leur rôle et leur pouvoir en étaient évidemment accrus. En revanche, en ne participant pas à l'achat du capital, le patron disposait d'une influence limitée car il n'était que le représentant des autres sociétaires.

Ces 177 patrons achetèrent 1 673 carats, ce qui portait à 9,5 carats leur investissement moyen, soit plus du double de l'investissement moyen de l'ensemble des sociétaires²². Le montant de leur participation était variable. Ainsi :

- 71 patrons achetèrent de 1 à 6 carats (soit 40 %);
- 71 patrons de 7 à 12 carats (soit 40 %);
- 14 patrons de 13 à 18 carats (soit 8 %);
- 21 patrons de 19 à 24 carats (soit 12 %).

Dans les 35 cas où le patron était majoritaire, sa fonction de dirigeant n'était plus seulement théorique et il pouvait imposer aux autres sociétaires ses choix commerciaux.

²⁰ ASV, AC, r. 179, fol. 97.

²¹ ASV, NT, b. 1209, n° 455, Giovanni Basadonna d'Andrea, 10 juin 1535.

²² La proportion de patron achetant des carats est stable sur l'ensemble de la période (toujours aux alentours de 70 % des patrons). L'investissement moyen des patrons augmente légèrement après 1500 : s'il est en effet de 8 carats avant la fin du siècle, il passe à 10 par la suite. Cela correspond à l'augmentation générale de l'investissement moyen.

La famille proche du patron occupait elle aussi une place primordiale dans les sociétés de gestion. Elle participait régulièrement à l'achat des parts du capital. Plusieurs cas se présentaient :

- dans 23 cas, le patron fit enregistrer les carats en son nom et en celui de ses frères²³ ;
- dans 19 cas, le nom du patron n'apparaissait pas dans la liste des investisseurs, cependant ses frères se portèrent acquéreurs pour un total de 220 carats ;
- dans 41 cas, un ou plusieurs des frères du patron investirent (total de 301 carats) ;
- dans 11 cas, le père du patron investit (total de 113 carats) ;
- dans 3 cas, le fils du patron investit, dont un fils naturel²⁴ (total 13 ducats).

Ainsi de 1495 à 1529, les patrons et leur famille proche achetèrent un total de 2 220 carats, soit 36 % des carats disponibles. Il apparaît donc clairement que la charge de patron était d'abord conçue comme un moyen d'améliorer les gains et de rentabiliser l'investissement familial, en mettant à profit les prérogatives dont jouissait le commandant de la galère. Pour les années postérieures à 1530 nous avons déjà mentionné la progressive transformation des pratiques d'adjudication et la présence de l'investisseur principal, plutôt que celle du patron, lors de la séance d'enchères.

Deux profils de patron se dessinaient clairement. Dans le premier cas de figure, le patron investissait au sein d'une société qui pouvait également compter bon nombre d'alliés et de parents. Membre actif de la société, il était généralement issu d'une famille influente et riche, impliquée dans l'économie de la cité. Dans le second cas de figure, le patron assumait une fonction subalterne, consistant à diriger l'expédition maritime et commerciale, aux ordres d'un ou plusieurs investisseurs puissants. Ici, nous retrouvons semble-t-il des personnages peu influents dans le monde économique, issus de maisons et de familles de moindre importance.

²³ Par exemple, ASV, AC, r. 179, fol. 4: «*Et idem patronus pro ei et fratribus pro quibus de rato promile.*»

²⁴ Il s'agit de Pietro, fils naturel de Giovanni Domenico Contarini de Giulio.

2. *Les gestionnaires de la navigation publique : une étude prosopographique*

L'identification précise de l'ensemble des sociétaires impliqués dans la navigation publique a été essentielle pour entrer plus avant dans la compréhension des pratiques individuelles et collectives, dans l'analyse des motivations des acteurs, et des raisonnements – non pas seulement économiques – à la base de leur investissement. On ne peut se contenter d'un discours théorique et d'une analyse générale des pratiques d'investissement en se fondant sur des catégories collectives peu pertinentes (telle *ca'* ou les «*case vecchie*» agissaient ainsi, etc.). Dans le cas de la navigation publique comme pour toute autre activité économique, la généralisation élimine une multitude de micro-pratiques pourtant déterminantes à l'échelle individuelle, dont l'analyse est essentielle à la compréhension des processus de transformations économiques plus généraux.

Un problème de méthode : l'étude prosopographique du patriciat vénitien

L'étude prosopographique du patriciat vénitien implique des choix théoriques et méthodologiques essentiels. Les catégories retenues sont en effet décisives. La genèse du patriciat vénitien avait engendré l'existence de plusieurs niveaux hiérarchiques à l'intérieur du groupe. Les grandes maisons patriciennes, les *ca'*, rassemblaient les patriciens portant le même patronyme. Les *ca'* étaient à leur tour constituées de différents rameaux, éventuellement désignés par un nom spécifique (par exemple les Balbi de Sant'Agostin). Enfin, les parents et grands-parents, les frères et les sœurs constituaient ce que nous pourrions plus strictement définir comme la famille. Le modèle paraît simple, toutefois la question de la pertinence et de la réalité de ces catégories dans les pratiques quotidiennes des individus mérite d'être posée. Auquel de ces groupes les patriciens étaient-ils susceptibles de se référer dans leurs actions politiques ou économiques ? Quels types de liens étaient générés par l'appartenance à une même *ca'*, un même rameau, une même famille ? Revenons brièvement sur les caractéristiques de ces structures familiales avant d'essayer d'évaluer leur influence réelle sur les pratiques de gestion et d'investissement des acteurs de la navigation publique.

À Venise, plusieurs ménages pouvaient cohabiter dans le même palais, souvent sur trois générations : le père, la mère et leurs enfants ; les oncles paternels, leur femme et leurs enfants ; les sœurs non mariées ;

le grand-père et la grand-mère paternels. La famille pouvait donc être en partie définie par la résidence commune. En effet, les frères mariés cohabitaient, avec leur propre famille, dans la maison de leur père. Les vastes palais permettaient la permanence de ces frêresches. Cette cohabitation avait donné lieu à une forme originale d'association familiale, la *fraterna compagna*, un accord qui liait entre eux les frères amenés à gérer conjointement les affaires communes²⁵. Toutefois, si l'un des frères était amené à déménager, il n'était pas systématiquement exclu de la *fraterna*, et maintenait des liens privilégiés avec ses frères. La tradition de la *fraterna*, très ancienne à Venise, présentait de nombreux avantages. D'une part, l'indivision permettait de garder le patrimoine intact, en évitant les partages successifs entre frères. Encore au début du XVI^e siècle, certaines fratries étaient à la tête d'immenses patrimoines, préservés de la division par les générations précédentes. D'autre part, la cohabitation entraînait le partage des frais d'entretien du palais, souvent élevés, et des dépenses quotidiennes²⁶. Ainsi, les sommes utilisées à des fins non productives étaient-elles limitées. Par ailleurs, la *fraterna* facilitait également la diversification des activités économiques et la spécialisation relative de chacun des frères. Certains pouvaient choisir de privilégier une carrière politique, tandis que les autres continuaient de pratiquer activement les affaires. Enfin, les patriciens étaient fréquemment amenés à quitter la cité, que ce soit pour des motifs économiques, par exemple dans le cadre de la navigation commerciale, ou pour remplir leurs fonctions politiques et administratives en Terre ferme et outre-mer. Les frères restés à Venise se chargeaient alors de la gestion de ses affaires et prenaient soin des siens. Tout cela venait renforcer les liens déjà forts au sein de la famille vénitienne.

²⁵ F. C. Lane, «Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic», *Journal of Economic History*, IV, 1944, p. 178–196; repris dans *Venice and History. The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 36–55. En ce qui concerne les solidarités familiales voir également, L. Fontaine, «Rôle économique de la parenté», *Annales de démographie historique*, 1995, p. 5–16; D. Herlihy, «Family Solidarity in Medieval Italian History», *Economy, Society and Government in Medieval Italy. Essays in Memory of R. L. Reynolds*, Kent, Ohio, 1969, p. 173–184; J.-C. Hocquet, «Solidarités familiales et solidarités marchandes à Venise au XIV^e siècle», *Les élites urbaines au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, École française de Rome, 1997, p. 227–255.

²⁶ J. C. Davis, *A Venetian Family and its Fortune. The Donà and the Conservation of their Wealth, 1500–1900*, Philadelphie, American Philosophical Society, 1975, p. 6–8.

Dans la représentation «graphique» de ces généalogies patriciennes, les différentes familles se regroupaient au sein de rameaux, les branches des arbres généalogiques²⁷. L'existence de ces rameaux était la conséquence naturelle de l'accroissement démographique du patriciat. Lorsqu'un frère devait quitter le palais paternel, il était amené à fonder une nouvelle «souche» familiale, un rameau qui prenait parfois le nom de la nouvelle paroisse de résidence. Le nombre d'individus de la même génération appartenant à un même rameau – d'un seul membre à une trentaine – dépendait évidemment du nombre de mariage et de la fécondité des couples. Les relations qui unissaient les membres d'un même rameau dépassaient rarement le cousinage au second degré : les frères, les cousins germains (les individus dont les pères étaient frères), et les cousins du second degré (les individus dont les grands-pères étaient frères) faisaient partie du même rameau. Le rameau, entité plus resserrée que la *ca'*, était davantage susceptible de générer une communauté d'intérêt. Un accord passé entre les Grimani de Santa Maria Formosa en 1433 témoigne de cette conception large de la famille²⁸. Il s'agissait d'un accord entre tous les consanguins («père, *figliolo*, frères, sœurs, mère, fils et filles») pour éviter les disputes et chercher un moyen de régler d'éventuels conflits.

Enfin, le niveau hiérarchique le plus large était la *ca'*, définie par un patronyme qui rappelait à ses membres le partage d'une même origine, et l'existence d'un lointain ancêtre commun, plus souvent légendaire que réel²⁹. La *ca'* s'apparentait au lignage, c'est-à-dire à «une forme de représentation de la parenté, une catégorie mentale, une représentation construite dans le cadre des tensions internes et des stratégies concurrentes au sein de l'espace social considéré»³⁰. En 1513, il y avait environ 2 600 patriciens (hommes majeurs) à Venise, appartenant à 147 maisons d'inégales importances, tant d'un point de vue démographique que de celui de leur influence politique, économique

²⁷ Ch. Klapisch-Zuber, *L'ombre des ancêtres. Essai sur l'imaginaire médiéval de la parenté*, Paris, Fayard, 2000 ; Ch. Klapisch-Zuber, «Albero genealogico e costruzione della parentela nel Rinascimento», *Quaderni Storici, Costruire la parentela, donne e uomini nella definizione dei legami familiari*, 86, fasc. 2, 1994, p. 405–420.

²⁸ ASV, *Archivio privato Grimani, Santa Maria Formosa*, b. 5.

²⁹ P. Lemaire, «La notion de maison. Entretien avec C. Lévi-Strauss», *Terrain*, n° 9, 1987, p. 34–39.

³⁰ J. Morsel, *La noblesse contre le Prince. L'espace social des Thüngen à la fin du Moyen Âge (Franconie, v. 1250–1525)*, Stuttgart, J. Thorbecke, 2000, p. 13.

ou sociale³¹. Certaines maisons comptaient de très nombreux membres alors que d'autres ne rassemblaient qu'un nombre très limité d'individus.

Les patriciens revendiquaient leur appartenance à une maison³². Toutefois, la force de cet attachement, l'existence formelle de la *ca'* et la conscience qu'en avaient les individus demeurent difficiles à déterminer avec certitude, en particulier pour la fin du Moyen Âge. L'appartenance à une maison noble représentait, dans certaines situations, un référent majeur, même s'il était plutôt d'ordre symbolique que pratique³³. Il s'agissait d'une instance construite et représentée, dont la fonction avait sans doute été capitale dans les années qui suivirent la *Serrata*, mais qui avait perdu de son importance au fil des siècles. En effet, au début du XVI^e siècle, l'accroissement démographique du patriciat et l'élargissement de certaines maisons remettaient en question la cohésion interne de la *ca'*³⁴. Ainsi, la *ca'* Contarini comptait 188 membres au Grand Conseil en 1513³⁵, dont 83 participèrent à la navigation publique entre 1495 et 1529 : on peut évidemment douter qu'ils aient tous entretenu des relations. Il faut donc rester extrêmement prudent et ne pas conclure trop vite à l'association d'intérêt existant entre les membres d'une même *ca'* que ce soit dans le domaine politique ou économique. La catégorie pouvait être opérante, mais dans certaines occasions seulement.

Un décret du Sénat de 1550 confirme d'ailleurs que les contemporains retenaient bien davantage la parentèle au sens strict du terme que l'appartenance à une maison lorsqu'il s'agissait de définir les relations d'influence au sein de la famille. En février, certains officiers avaient en effet été nommés pour évaluer le montant de marchandises que les marchands de la *muda* de Beyrouth (capitaine Marco Querini) avaient

³¹ BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 90 (8029), fol. 349^v et suiv.

³² Voir par exemple ASV, *NT*, b. 1207, n° 320, codicille, Filippo Cappello procureur fils de Paolo, 1534. Un tel usage était également diffusé aux siècles précédents, cf. E. Crouzet-Pavan, *Sopra...*, *op. cit.*, p. 399 et suiv.

³³ Dans son testament, Domenico Dolfin de Delfino, prévoyant le cas très improbable dans lequel tous les membres de la *ca'* décèderaient, demande que ses biens passent aux membres de la *ca'* Gradenigo, puisque, explique-t-il, «on dit et il paraît que nous y avons des origines» (ASV, *NT*, b. 1183, n° 150, Domenico Dolfin de Dolfin, 17 mars 1494). Voir Sanudo, *Diarii*, vol. 58, col. 50-51, 17 avril 1533, à propos du testament de Bartolomeo Bragadin qui a prévu une somme d'argent pour le membre le plus pauvre de la *ca'*.

³⁴ D. Beltrami, *Storia della popolazione...*, *op. cit.* ; M. T. Todesco, «Andamento...», art. cité, en particulier p. 134.

³⁵ BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 90 (8029), fol. 349^v et suiv.

dû jeter par-dessus bord lors d'une tempête. Pour éviter la collusion entre les juges et les marchands des galères, il fut décidé d'écarter ceux qui étaient intéressés *per conto suo* ou d'un autre, sur les critères de sa «*parentella et non per conto della casada*»³⁶, preuve que la maison ne représentait pas – ou plus – un véritable groupe d'intérêt. C'est donc avec précaution qu'une telle catégorie doit être utilisée.

Capital économique, capital politique

L'identification des acteurs de la navigation publique révèle qu'après 1500, le groupe de patriciens participant à l'exploitation des galères se réduisit considérablement. Seule une cinquantaine de patriciens (environ 8 % des sociétaires) participèrent à plus de cinq reprises aux sociétés de gestion, dont une douzaine dans plus de dix sociétés³⁷. Au total, 26 d'entre eux achetèrent plus de 40 carats sur l'ensemble de la période. Ce petit groupe de patriciens dominait la gestion de la navigation publique dans le premier tiers du XVI^e siècle.

Dans le tableau suivant, figurent le nom des 30 patriciens les plus actifs dans la navigation publique de 1495 à 1529, ainsi que le nombre de leurs participations en tant que patron, garant ou paronnier, le total de leur investissement sur l'ensemble des sociétés, et les années durant lesquelles ils investirent.

Les trente patriciens figurant dans le tableau 8 représentaient moins de 4 % du nombre total des participants à la gestion des galères durant cette période. Toutefois, ils occupaient 20 % des charges de patron et 49 % de celles de garant. S'ils ne représentaient que 23 % des investisseurs, ils avaient néanmoins acheté 37,5 % des carats. Ce groupe de patriciens particulièrement influents constituait donc le noyau principal des gestionnaires de la navigation commerciale d'État. Face à la diminution du nombre de voyages, ils cherchaient à augmenter leurs bénéfices en accroissant leur participation relative dans chaque société. Du fait de leurs investissements souvent majoritaires, il leur était alors possible d'imposer leurs décisions. Ils en venaient de fait à monopoliser la gestion de l'organisation.

³⁶ ASV, SM, r. 30, fol. 128v°, 22 février 1550 ; r. 31, fol. 24v°, 15 avril 1550.

³⁷ Parmi eux, citons : Michele Priuli de Costantino (22 participations), Alvise et Lorenzo Pisani de Giovanni (15 et 22), Nicolò Venier de Girolamo (19), Alvise Garzoni de Marino (15), Marco Antonio Loredan de Giorgio (14), Girolamo Contarini de Battista (13), Vittore Garzoni de Marino (13), Alvise Marcello de Giacomo (13), Girolamo Contarini de Bertuccio (12).

Tableau 8. Les investisseurs de la navigation publique les plus actifs (1495–1529)

	P.	G.	C.	Total de carats ³⁸	Période d'investissement
Badoer Giovanni Andrea de Girolamo d'Andrea	3	3	5	54	1510–1527
Baffo Benedetto de Lorenzo	5	—	5	46	1496–1510
Bernardo Matteo de Francesco	1	8	7	108	1509–1529
Cappello Alvise de Carlo	1	2	5	45 (11)	1496–1498
Contarini Antonio de Federico	3	2	5	76	1517–1529
Contarini Federico d'Ambrogio	1	14	10	163	1499–1529
Contarini Giovanni de Marco Antonio	5	—	8	74	1505–1522
Contarini Girolamo de Battista	—	3	13	33	1495–1504
Garzoni Francesco de Marino	—	21	20	141 (16)	1495–1520
Garzoni Giovanni de Marino	3	1	6	59	1495–1507
Garzoni Vittore de Marino	8	2	13	150 (8)	1495–1526
Loredan Antonio de Matteo	—	2	6	49 (30)	1496–1503
Loredan Luca et Antonio de Francesco	2	—	3	66	1502–1507
Loredan Marco Antonio de Giorgio	—	16	15	23	1496–1521
Marcello Alvise de Giacomo	3	7	13	86 (68)	1498–1527
Marcello Andrea de Giacomo	3	8	10	80 (62)	1499–1527
Marcello Pietro de Giacomo	—	6	9	120	1497–1503
Michiel Angelo de Girolamo	2	6	7	100 (72)	1521–1529
Michiel Fantino de Girolamo	1	15	8	51 (48)	1495–1518
Mocenigo Giovanni Francesco de Leonardo	—	2	3	72	1524–1525
Nadal Giovanni de Bernardo	4	—	6	43	1508–1524
Pesaro Pietro de Nicolò	—	11	9	63 (26)	1496–1520
Pisani Almoro de Giovanni	—	23	22	127 (96)	1502–1521
Pisani Alvise de Giovanni	—	13	15	25 (15)	1495–1510
Pisani Lorenzo de Giovanni	—	19	24	109 (93)	1496–1521
Polani Pietro de Giacomo	5	4	9	119	1497–1526
Priuli Alvise de Pietro	—	7	12	69 (68)	1495–1516
Priuli Giovanni de Pietro	—	11	12	59 (53)	1495–1517
Priuli Michele de Costantino	—	9	22	46	1495–1518
Venier Nicolò de Girolamo	—	8	18	42 (38)	1495–1521
Total de leur participation	50	498	320	2298	
% du total	20	49	23	37,5	

Source : ASV, AC, r. 179.

³⁸ Dont, entre parenthèses, les carats investis avec leurs frères ou leurs associés (mention «*et fratres*» ou «*et socii*»).

Parmi ces trente patriciens, presque la moitié était à l'époque sénateurs ou membres d'institutions publiques importantes. Appartenaient-ils alors aux *primi de la Terra*, ce groupe de patriciens qui, selon Robert Finlay, se relayaient à la tête de l'État, en occupant à tour de rôle la trentaine de positions clés au sein du gouvernement vénitien³⁹? Il faut bien entendu tenir compte de la question de l'âge: les patrons de galère étaient souvent jeunes, comme bon nombre d'investisseurs, et ne pouvaient encore accéder aux fonctions politiques les plus prestigieuses. Toutefois, l'enquête a été menée pour trois assemblées importantes, le Sénat, la Zonta et le Conseil des Dix, pour la période 1509–1521⁴⁰. Ainsi,

- sur 750 sénateurs, 245 participaient à la gestion des galères (soit 32 %);
- sur 729 membres de la Zonta, 169 y participaient (soit 23 %);
- sur 128 membres du Conseil des Dix, 50 y participaient (soit 39 %).

Plus précisément, si l'on considère les 30 patriciens évoqués précédemment, la moitié d'entre eux furent régulièrement élus à des fonctions politiques importantes durant cette période.

Ces quinze patriciens, qui comptaient parmi les investisseurs les plus influents de la navigation publique, étaient également des membres actifs du dispositif institutionnel vénitien. Ils jouissaient d'un pouvoir véritable sur les institutions vénitiennes et agissaient directement sur la politique économique et maritime de la cité. L'étude reste trop limitée, en particulier chronologiquement, pour permettre de conclure plus généralement. Retenons néanmoins que jusqu'à 1530, les acteurs de la navigation publique comptaient encore parmi les membres de l'élite politique et économique vénitienne. Les fonctions gouvernementales occupées par certains d'entre eux garantissaient la défense de leurs intérêts.

³⁹ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 26.

⁴⁰ ASV, *Segretario alle Voci, serie mista*, r. 9. Notons toutefois que les listes présentent des incertitudes, en particulier pour les élus ayant refusé leur charge, dont le nom était barré. À ce sujet, voir A. Mozzato, «'Rulers of Venice (1332–1524)'. Alcune osservazioni sulla schedatura dei registri del *Segretario alle Voci*», *Reti medievali Rivista*, VI, n° 2, 2005 (www.dssg.unifi.it/_RM/rivista/saggi/Mozzato.htm).

Tableau 9. Les fonctions politiques des investisseurs les plus actifs (1509–1521)

	Sénat	Zonta	Conseil des Dix	Minor Consiglio
Contarini Federico d'Ambrogio	1515			
Garzoni Francesco de Marino	1511	1513	1514	1516
Loredan Antonio de Francesco	1509	1508		
Loredan Luca de Francesco		1514		
Loredan Marco Antonio de Giorgio		1508, 1510, 1519–1520	1509	1522
Marcello Alvise de Giacomo	1512–1514	1510		
Marcello Andrea de Giacomo	1516			
Marcello Pietro de Giacomo	1520	1521		
Mocenigo Giovanni Francesco de Leonardo	1518–1520 ⁴¹			
Pesaro Pietro de Nicolò	1517–1519	1514, 1516	1515	
Pisani Alvise de Giovanni ⁴²	1509	1510–1512	1513	1514
Priuli Alvise de Pietro ⁴³	1511–1512, 1514	1510, 1519, 1521		1518, 1523
Priuli Giovanni de Pietro	1518, 1521		1520	
Priuli Michele de Costantino	1515			
Venier Nicolò de Girolamo	1509–1511	1516–1517	1518, 1521	1519, 1522

Sources : ASV, *AG*, r. 179; ASV, *Segretario alle Voci, serie mista*, reg. 9.

Stratégies familiales et matrimoniales

Nous avons vu l'importance des réseaux familiaux dans les stratégies économiques des patrons de galères. Il en était plus généralement de même pour l'ensemble des sociétaires, qui cherchaient l'appui de leurs parents et alliés, afin de renforcer leur position au sein des sociétés. Différents types d'alliances répondaient à cet objectif, parmi lesquels les associations entre frères et les alliances matrimoniales⁴⁴.

Un quart des sociétaires de 1495 à 1529 investirent avec leurs frères (mention «*et fratres*» dans le registre des sociétés de gestion), pour un montant total de 1 717 carats (soit 28 %, y compris les cas dont il a déjà

⁴¹ En tant que sage aux ordres.

⁴² Il devint également procureur de San Marco en 1516, contre le prêt à la Seigneurie d'une somme d'argent.

⁴³ Il devint procureur de San Marco en 1524.

⁴⁴ Pour un cadre général, voir S. Chojnacki, *Women and Men in Renaissance Venice: Twelve Essays on Patrician Society*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2000.

été question à propos des patrons)⁴⁵. Les père, fils, oncles, neveux et cousins pouvaient également participer à ces sociétés. Leur association permettait de rentabiliser les investissements et assurait le contrôle d'une part plus importante du capital. Si chacun d'eux n'exerçait individuellement qu'une influence limitée, l'addition de leurs parts respectives les rendait bien souvent majoritaires. Ainsi, en 1506, les quatre frères Garzoni, fils du procureur Marino, s'associèrent dans une société de Barbarie. Giovanni était patron et acheta 6 carats. Francesco était garant, achetant également 6 carats. Enfin, Alvise était garant et Zaccaria acheta 6 carats. Les frères Garzoni possédaient ainsi les trois-quarts du capital ainsi que la direction de la galère, et étaient en mesure d'imposer leurs choix au cours du voyage. Il en était par exemple de même en 1507, lorsque Giovanni Contarini de Marco Antonio, lui aussi patron d'une galère de Barbarie, acheta 12 carats. Son père, Marco Antonio Contarini d'Alvise, investit à ses côtés 6 carats. Ils étaient donc majoritaires et certains que leurs choix seraient respectés. En règle générale, nous avons pu établir que dans la presque totalité des sociétés de gestion, il y avait au moins un cas d'association familiale.

Le problème essentiel, si l'on veut apprécier le poids de ces alliances familiales, est l'identification précise des liens familiaux qui unissaient les différents sociétaires, un travail souvent long et complexe. Les arbres généalogiques de Marco Barbaro comportent sinon des erreurs, au moins de nombreuses lacunes⁴⁶. À plusieurs reprises, il a été impossible d'y retrouver mentions de patriciens dont l'existence est pourtant attestée par plusieurs autres sources. D'autres documents ont permis de les compléter, en particulier ceux faisant mention des femmes, tels que les fichiers des mariages et le *Libro de' nozzi*⁴⁷. De façon extrêmement classique, de véritables stratégies matrimoniales avaient en effet été élaborées par la plupart d'entre eux. Afin de renforcer leur pouvoir économique et politique, les familles patriciennes contractaient des mariages les unes avec les autres. Grâce à cette politique matrimoniale, qui s'étendait parfois sur plusieurs générations, les patriciens amplifiaient leur assise financière et politique. L'association de familles riches et influentes

⁴⁵ Rappelons que dans ce cas, seul le nom de l'un des frères est porté sur le registre, suivi de la mention «*et fratres*». C'est de la *fraterna* en tant que «société» permanente dont il s'agit alors.

⁴⁶ ASV, I^a, *Storia veneta*, 17, M. Barbaro, *Arbori de' patritii veneti*.

⁴⁷ ASV, AC, r. 86 ter, *Matrimoni patrizi per nome di donna*; ASV, AC, reg. 165/IV. Voir également BNM, It. cl. VII, ms 152-154.

créait de puissants groupes d'intérêts qui renforçaient leur contrôle des activités économiques. Ces alliances matrimoniales étaient à leur tour à l'origine de nouvelles associations commerciales.

S'ajoute ainsi un niveau de complexité supplémentaire à l'étude des associations familiales : l'identification des gendres, beaux-frères et beaux-pères. La difficulté s'accroît avec la tentative de reconstitution de l'ascendance maternelle des patriciens, voire de celle de leur épouse. Ainsi les réseaux de liens entrecroisés qui pouvaient se tisser entre plusieurs familles restent parfois délicats à démêler. Nous avons néanmoins pu établir qu'un très grand nombre d'associations entre patriciens reposait en réalité sur des liens familiaux et matrimoniaux plus ou moins anciens. Il est impossible de dresser une liste exhaustive de chacune des associations relevées, aussi nous contenterons-nous de donner quelques exemples significatifs.

Un cas classique était celui de l'association entre cousins. Ainsi, en 1502, Lorenzo Loredan et Luca Loredan s'associèrent pour l'exploitation d'une galère de Beyrouth. Leurs pères, Fantino et Francesco, étaient frères. Ce fut également le cas pour Eustachio Balbi et Pietro Polani associés en 1522 et 1524 pour l'exploitation des galères d'Alexandrie. Le père de Pietro était marié à la sœur du père d'Eustachio. Bien souvent, plusieurs connexions permettaient de renforcer les liens au sein d'une famille. Ainsi, Nicolò et Giovanni Bragadin d'Andrea et Matteo et Benedetto Bernardo de Francesco s'associèrent à plusieurs reprises pour la gestion des galères publiques⁴⁸. Ils étaient non seulement cousins puisque leurs mères étaient sœurs (respectivement Bianca Loredan et Maria Loredan, filles de Giorgio). Mais Matteo Bernardo avait également épousé la fille de Nicolò Bragadin.

Les relations matrimoniales donnaient ainsi lieu à de nombreuses collaborations économiques. En 1500 et 1502, Alvise Bon investit aux côtés de son beau-frère, Santo Venier, et de son beau-père, Giovanni Venier, respectivement frère et père de son épouse, Chiara. De même, Matteo Bernardo de Francesco s'associa également avec Marco Antonio Loredan de Giorgio, le frère de sa mère Maria. Autre exemple, celui de Marco Antonio Contarini d'Alvise et de Giovanni Contarini, son fils. Ils s'associèrent avec Giulio Lombardo, leur beau-frère et oncle. En

⁴⁸ Ils s'associèrent dans la gestion des convois d'Alexandrie en 1509 et 1526, de Beyrouth en 1514 et 1514 et d'Angleterre en 1529.

effet, Marco Antonio avait épousé Lugrezia Lombardo de Leonardo, la sœur de Giulio⁴⁹.

L'examen de ces quelques exemples nous permet d'apprécier les différentes formes d'alliances matrimoniales en jeu dans les sociétés de gestion. La fréquence de ce type d'association montre leur importance dans le secteur de la navigation commerciale et, plus largement, dans le secteur économique. Les exemples présentés ici sont parmi les plus élémentaires, et des alliances bien plus complexes ont également été identifiées. Il est probable que la plupart des relations commerciales étaient déterminées par des liens familiaux plus ou moins directs. Le cas n'aurait rien d'original dans un milieu fermé et resserré tel que le patriciat vénitien, dont le caractère déjà exclusif était renforcé par l'insularité.

Les patriciens dominant la navigation publique constituaient déjà un groupe restreint. La mise en place d'une politique matrimoniale rigoureuse leur avait permis de protéger encore davantage leurs positions privilégiées et de limiter de ce fait l'accès des autres familles à la navigation publique. Ils partageaient alors non seulement des intérêts communs mais pouvaient en outre revendiquer une même origine. Ils constituaient un ensemble plutôt homogène au sein du monde économique vénitien si hétérogène : les intérêts partagés et le sentiment d'appartenance à un groupe distinct les incitaient sans doute à se démarquer plus encore des autres acteurs du monde économique.

Les maisons patriciennes

Au XVI^e siècle, nous l'avons vu, la *ca'* ne représentait plus nécessairement un groupe d'intérêt mobilisable et mobilisé par les patriciens dans le cadre de leurs investissements économiques. Il est néanmoins intéressant de conclure cette identification des acteurs de la navigation publique en relevant l'influence majeure de certaines maisons et le rôle secondaire de certaines autres. En effet, à cette échelle, nous voyons se dessiner des tendances d'investissement et des évolutions chronologiques qui révèlent en partie l'attrait que représentait la navigation publique pour les patriciens vénitiens.

D'une part, parmi les 100 *ca'* participant à la gestion des galères marchandes entre 1495 et 1529 (sur les 140 *ca'* environ qui constituaient

⁴⁹ A. Baiocchi, «Giovanni Contarini de Marco Antonio», art. cité.

le patriciat au début du XVI^e siècle), 53 apparaissaient à moins de six reprises dans les listes d'investisseurs et 42 totalisaient un investissement inférieur à 20 carats. Ces maisons apparaissaient souvent dans des sociétés où le nombre de parsonniers était élevé. L'investissement de leurs membres ne semblait pas motivé par une volonté de profit à long terme, ni déterminé par une stratégie commerciale de grande envergure. Ceux-ci paraissaient plutôt avoir été sollicités par des patriciens plus influents qui, assurés de leur fidélité, leur demandaient de compléter occasionnellement le capital d'une société⁵⁰.

À l'inverse, il apparaît que les gestionnaires de la navigation publique que les plus influents appartenaient à un nombre restreint de *ca'* qui possédaient un ascendant remarquable sur le secteur. Ainsi, entre 1495 et 1569, 177 charges de patron (plus de 50% des charges disponibles) étaient occupées par des patriciens appartenant à seulement 14 *ca'* (environ 10% du total des *ca'*).

Tableau 10. Les maisons patriciennes et la gestion de la navigation publique (1495–1569)

<i>Ca'</i>	Charges de patron
Contarini	44
Marcello	17
Michiel	16
Badoer	13
Morosini	13
Garzoni	11
Donato	9
Guoro	9
Mocenigo	9
Zen	9
Loredan	7
Malipiero	7
Priuli	7
Cappello	6

Sources: ASV, *AC*, r. 179; ASV, *SMI*, r. 2.

⁵⁰ Un bon exemple est celui de Tommaso Premarin de Nicolò. Il remplace Antonio Donato de Bartolomeo qui n'a pas été accrédité comme patron d'une galère des Flandres, en 1521. Issu d'une *ca'* peu influente dans le secteur économique, Tommaso Premarin ne participe qu'une seule fois à la gestion de la navigation publique, et certainement pour rendre service aux Pisani et aux Donato, principaux investisseurs de la société de gestion.

L'investissement total et l'influence relative de chacune des maisons nobles doivent être mis en relation avec le nombre d'individus investissant. La *ca'* Contarini était la plus « nombreuse » à cette époque, ce qui explique en partie son influence dans la navigation publique. À l'inverse, il convient de noter l'importance de certaines *ca'* tels les Garzoni ou les Bernardo. Dans le cas des Garzoni, seuls sept membres de la *ca'* participaient à la navigation publique, parmi lesquels les cinq fils du procureur Marino⁵¹. Alvise et Zaccaria, nés d'un premier mariage, investirent 30 carats ; leurs demi-frères Vittore, Francesco et Giovanni investirent quant à eux la somme considérable de 367 carats.

Le tableau 11 résume l'investissement total de ces maisons, le nombre de charges de patron occupées par leurs membres, et le nombre de participations comme investisseur. Nous avons également précisé le nombre d'individus différents⁵² intervenant dans la navigation publique de 1495 à 1529, chiffre que nous avons mis en relation, pour comparaison, avec le nombre de membres au Grand Conseil en 1513⁵³ et en 1527⁵⁴.

La perspective chronologique permet de préciser ces chiffres. Certaines maisons qui avaient joué un rôle important dans la gestion des galères publiques au XV^e siècle, les Soranzo, les Barbarigo ou les Giustinian par exemple, avaient presque totalement délaissé la gestion du commerce maritime d'État au XVI^e siècle⁵⁵. D'autres très influentes au début du XVI^e siècle n'avaient joué qu'un rôle mineur dans la gestion des galères marchandes au siècle précédent. Les Garzoni, les Bernardo et les Mocenigo, par exemple, ne faisaient pas partie des maisons influentes au XV^e siècle. Enfin, certains comme les Minio n'investirent pas entre 1495 et 1545, avant de jouer un rôle important dans le secteur puisque trois d'entre eux devinrent patron (à cinq reprises au total) entre 1545 et 1564 (Giovanni, Giacomo et Antonio Minio de Lorenzo).

⁵¹ G. Gullino, « Alvise Garzoni de Marino », *Dizionario...*, *op. cit.*, vol. 52, p. 423-427 ; *id.*, « Marino Garzoni de Francesco », *ibid.*, p. 444-445.

⁵² Compte tenu des nombreuses homonymies et des difficultés d'identification déjà évoquées, le nombre d'individus doit être considéré avec une marge de plus ou moins 4 personnes (en particulier pour les *ca'* les plus nombreuses, comme la *ca'* Contarini).

⁵³ BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 90 (8029), fol. 349v^o et suiv., liste selon laquelle il y aurait à cette date 2 622 patriciens, appartenant à 147 *ca'*.

⁵⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 45, col. 569, 30 juillet 1527, liste selon laquelle il y aurait à cette date 2 708 patriciens, appartenant à 135 *ca'*.

⁵⁵ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 304 et suiv. Ces chiffres ne concernent toutefois que les patrons.

Tableau 11. *Les maisons patriciennes et l'investissement dans la navigation publique (1495–1529)*

	Carats investis	Nombre de caratarii	Individus différents	Membres au GC en 1513	Membres au GC en 1527
Contarini	826	158	83	188	172
Garzoni	397	49	9	12	10
Marcello	326	40	19	72	77
Loredan	280	52	24	69	52
Pisani	263	68	15	34	44
Priuli	241	72	33	53	56
Michiel	205	29	14	67	67
Morosini	203	43	28	85	102
Cappello	199	48	24	30	33
Polani	198	21	6	13	8
Venier	128	34	19	59	69
Bragadin	124	22	22	40	55
Bernardo	112	11	4	12	18
Pesaro	110	32	11	27	25
Mocenigo	109	14	10	14	27
Total	3704 (60 %)	693 (50 %)	302 (40 %)	775	815

Sources : ASV, AC, r. 179.

Par ailleurs, certaines des plus prestigieuses maisons patriciennes, dont le poids politique demeurerait fondamental, délaissèrent progressivement la gestion des galères, en particulier après les années 1520, au moment où le nombre de convois déclinait progressivement. Ainsi en fut-il des Loredan dont l'investissement décru considérablement après 1507, avant de cesser en 1521, des Cappello qui cessèrent leur activité en 1520, des Pisani et des Venier en 1521. Les Garzoni après 1526, les Bernardo après 1530, les Marcello et les Contarini après 1533 cessèrent d'occuper des charges de patron.

Autant ces maisons prestigieuses disparurent-elles du secteur de la navigation publique, autant des individus appartenant à des maisons moins influentes s'investirent-ils davantage dans la gestion des galères après 1530. Ainsi en était-il de Maffeo Girardo de Giovanni ou de Marco Longo d'Alvise, patrons en 1536 et représentant pour la première fois ces *ca'* dans le secteur, tout comme Giacomo Celsi de Girolamo et Pietro Grioni d'Andrea en 1542. Citons encore les Emo qui n'avaient pas participé à la navigation publique depuis 1508 et qui d'une part avec Costantino, Gabriele et Vincenzo, tous trois fils d'Agostino, et d'autre part avec Giorgio de Girolamo, occupèrent la charge de patron à six reprises entre 1549 et 1554. Il en fut de même pour les Pizzamano qui n'intervinrent pas entre 1496 et 1556, avant

que Domenico Pizzamano de Marco n'occupe à trois reprises la charge de patron entre 1556 et 1564⁵⁶.

Des distinctions nouvelles apparaissaient entre les grandes maisons composant le patriciat vénitien. Dans la seconde moitié du XVI^e siècle, toutes ne jouissaient pas de la même « grandeur » – économique, politique, symbolique. Les membres des plus prestigieuses d'entre elles ne dominaient plus la navigation publique, tandis que des représentants de *ca'* moins influentes occupaient fréquemment la fonction de patron de galère. À partir des années 1530, l'irrégularité et la baisse de fréquence des convois rendaient la navigation publique moins attractive pour les familles engagées dans une politique d'investissement systématique et à moyen terme. Par ailleurs, jusqu'au XV^e siècle, la navigation publique avait potentiellement concerné « tous » les patriciens, et la grande majorité des *ca'* y était représentée par la participation de plusieurs de leurs membres. Au cours du XVI^e siècle en revanche, les patriciens impliqués étaient de moins en moins nombreux et le secteur d'activité se restreignait à mesure que le nombre d'acteurs diminuait lui aussi. La navigation publique ne correspondait plus à cette activité qui associait idéalement « tous » les patriciens et ne permettait donc plus l'expression des intérêts communs du groupe dominant.

Les investissements des cittadini

La définition même du statut de citoyen originaire n'est pas aisée, et la littérature récente sur le sujet a apporté une multitude d'informations sur un groupe encore peu connu il y a une vingtaine d'années, sans néanmoins toujours clarifier le statut juridique de ces individus ni la chronologie exacte de l'élaboration de leur statut⁵⁷. Dans le domaine économique, les citoyens originaires jouissaient d'un certain nombre de privilèges. S'ils ne pouvaient devenir patrons des galères publiques,

⁵⁶ Pour comparaison, Marino Sanudo indique qu'il y a quatre membres de la *ca'* Girardo au Grand Conseil en 1527, 10 Longo, 2 Celsi, 1 Grioni, 12 Emo, 11 Pizzamano, (Sanudo, *Diarii*, vol. 45, col. 569, 30 juillet 1527).

⁵⁷ Voir en particulier, même si les dates données ne sont pas toujours concordantes : A. Bellavitis, *Identité, mariage, mobilité sociale. Citoyennes et citoyens à Venise au XVI^e siècle*, Rome, École française de Rome, 2001 ; M. Casini, « La cittadinanza originaria a Venezia tra i secoli XV e XVI. Una linea interpretativa », G. Benzoni (éd.), *Studi veneti offerti a G. Cozzi*, Venise, Il Cardo, 1992, p. 133–150 ; J. S. Grubb, « Elite... », art. cité ; A. Zannini, *Burocrazia...*, *op. cit.*

ils étaient toutefois censés pouvoir participer à l'investissement des sociétés de gestion⁵⁸.

À la fin du XV^e siècle et au début du siècle suivant, peu de citoyens participèrent à la gestion des galères⁵⁹. Seulement 25 non nobles, appartenant à 18 familles différentes, participèrent aux sociétés de gestion après 1495, à 43 reprises au total, dont 37 fois en tant que paronnier (jamais en tant que patron, puisque la loi le leur interdisait)⁶⁰. Leur investissement était toujours limité, et la somme totale des carats qu'ils achetèrent atteignait seulement 71 carats.

Les citoyens intervinrent principalement avant 1503. Après cette date, seule une société des Flandres, en 1521, compta encore des citoyens parmi ses membres⁶¹. La présence ponctuelle des non nobles dans les sociétés n'est pas toujours aisée à expliquer. Sans doute, certains avaient-ils été sollicités en raison de leur richesse (en particulier les garants), comme par exemple le banquier Matteo Agostino d'Antonio. Ce dernier participa, avec ses frères, au capital de sociétés de galères d'Alexandrie, en 1498 et en 1500, quelques années avant la faillite de sa banque survenue en 1508.

Sebastiano del Pozzo de Paolo fut, à cette époque, le citoyen le plus influent dans le secteur de la navigation publique : seul ou avec son frère Paolo, il fut paronnier à six reprises et totalisa un investissement de 13 carats de 1497 à 1503. Il était l'un des nombreux créanciers de la banque Garzoni et réclama, en 1503, le soutien du Grand Conseil pour accélérer la procédure de remboursement⁶². Lui et son frère Paolo étaient également créanciers de Pietro Contarini de Giovanni, patron à trois reprises des galères marchandes. Ce dernier les cita dans son

⁵⁸ A. Bellavitis, *Identité...*, *op. cit.*, p. 24–32.

⁵⁹ Doris Stöckly (*Le système...*, *op. cit.*) ne prend en considération que les patrons de galère, c'est-à-dire seulement les patriciens, ce qui ne permet malheureusement pas de comparer nos informations avec la période précédente.

⁶⁰ Ces familles sont : Agostino (les banquiers), Ariano, Astor, De Anzeleriis, De Francesco, Di Stefano, Del Pozzo, Dolce, le rameau non noble des Garzoni, Jove, Juliano, [Perizinus], Rizzo, Salvater, Simonis, [Tempiaxe], Testa, Tomasini. Les noms entre crochets correspondent à ceux dont la transcription n'est pas certaine.

⁶¹ Parmi lesquels Zuan di Stefano, un drapier. À ce sujet, voir chapitre 5, p. 289 et suiv. Cette participation s'explique peut-être à la lumière de la pression insistante des artisans de la laine, qui réclament la reprise des convois entre le Ponant et Venise, afin d'assurer l'approvisionnement de la cité.

⁶² ASV, MC, *Deda*, r. 25, fol. 2v^o, 1^{er} juillet 1503.

testament pour rappeler ses dettes envers eux⁶³. Plus tard, Sebastiano devient *cassier al banco* d'Alvise Pisani de Giovanni⁶⁴.

De nombreux citoyens enrichis parvenaient à marier leur fille à des patriciens⁶⁵. Ce traditionnel échange d'une fortune contre un statut social était largement pratiqué à Venise à cette époque. Certaines familles de citoyens se retrouvaient alors insérées dans des réseaux efficaces. Par exemple en 1503, Laura, la fille du banquier Matteo Agostino, épousa Giovanni Alvise Navaier de Francesco, patron et investisseur d'une galère d'Aigues-Mortes en 1506. C'était certainement la richesse de Matteo et la réputation que lui assurait sa banque, qui lui permirent de s'allier à une famille patricienne.

L'arrêt de la participation des citoyens à partir de 1503 ne s'explique ni juridiquement, ni économiquement. À cette époque, nous le verrons, ceux-ci continuaient de participer activement à la navigation privée, où leur influence s'amplifiait. Il semblerait donc que l'«exclusion» des citoyens participait du phénomène déjà observé de resserrement du groupe des investisseurs de la navigation publique dans la première moitié du XVI^e siècle. Les patriciens gérant les galères étaient de moins en moins nombreux et parvenaient à imposer leur monopole sur le secteur. Ils exprimaient ainsi leur volonté de voir leurs privilèges respectés⁶⁶. À cette époque en effet, les frontières économiques et sociales entre les deux groupes tendaient à s'atténuer, de nombreux citoyens s'enrichissant à mesure que le phénomène du patriciat pauvre s'aggravait. L'exclusion des citoyens de la navigation publique constituait donc, de la part des patriciens, une tentative ultime de défendre leurs privilèges économiques, montrant ainsi leur volonté de rappeler la distinction juridique qui continuait de distinguer les deux groupes.

⁶³ ASV, NT, b. 1184, n° 453, Pietro Contarini de Giovanni.

⁶⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 27, col. 230, 3 mai 1519; vol. 29, col. 381, novembre 1520.

⁶⁵ S. Chojnacki, «Nobility, Women and the State: Marriage Regulation in Venice, 1420–1535», T. Dean, K. J. Lowe (éd.), *Marriage in Italy (1300–1650)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, p. 128–151; S. Chojnacki, «Identity...», art. cité.

⁶⁶ Voir chapitre 5, p. 295.

3. Des activités économiques diversifiées : la banque et les investissements fonciers

Les banquiers

Parmi les banquiers en activité au début du XVI^e siècle, nombreux étaient ceux qui investissaient en parallèle dans les galères publiques. En règle générale, la pratique bancaire s'insérait dans un ensemble d'activités complémentaires, liées plus ou moins directement à la pratique marchande⁶⁷. Les banquiers facilitaient les procédures de paiement et les règlements entre marchands. Ils entraient ainsi dans des réseaux d'associés et de partenaires nombreux qui leur permettaient à leur tour d'élargir leurs domaines d'activité.

Les années 1500–1510 constituèrent une période difficile pour les banques vénitiennes, marquée par plusieurs fermetures et faillites. La première à subir les effets de la crise fut la banque dirigée par le citoyen Andrea Garzoni⁶⁸. Il était associé à ses fils et ses neveux, et en particulier à Agostin, le fils de son frère Garzon, pour un tiers de l'affaire. Andrea et Agostin Garzoni faisaient partie des rares *cittadini* participant aux sociétés de gestion des galères marchandes. En 1495, ils furent tous deux garants d'une société de Beyrouth (patron Marino Sagredo de Girardo) dans laquelle ils investirent chacun 2 carats⁶⁹. L'année suivante, Andrea acheta 2 carats et Agostin 4 carats, dans une société de Barbarie. Ce dernier se porta à nouveau garant du patron (Antonio Contarini de Carlo). Après cela, ils n'apparurent plus dans le secteur de la navigation publique.

⁶⁷ F. C. Lane, « Venetian Bankers, 1496–1533: A Study in the Early Stages of Deposit Banking », *Journal of Political Economy*, XLV, 1937, p. 187–206; F. C. Lane, R. C. Mueller, *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*, vol. 1, *Coins and Moneys of account*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1985; R. C. Mueller, *Money...*, *op. cit.*; R. C. Mueller, « I banchi locali a Venezia nel Tardo Medioevo », *Studi Storici*, n° 1, anno 28, 1987, p. 145–156; J.-C. Hocquet, « I meccanismi... », art. cité, p. 574 et suiv.; U. Tucci, « Monete e banche nel secolo del ducato d'oro », *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 753–805; p. 790.

⁶⁸ La *ca'* Garzoni présentait cette particularité de n'avoir eu que certains rameaux annoblis au XIV^e siècle. Ainsi, le rameau de San Geremia, celui des fils du procureur Marino, faisait partie du patriciat, tandis que celui des banquiers en était exclu.

⁶⁹ La configuration de la société est intéressante, car plusieurs citoyens y investissent. De même, les patriciens qui y participent ne font pas partie des gestionnaires les plus influents, bien au contraire. Le patron lui-même, Marino Sagredo, n'apparaît qu'à cette occasion dans les sociétés de gestion, à l'image d'autres de ses associés (Giorgio Loredan de Marco, par exemple).

Peu de temps après, la banque Pisani ferma à son tour. Elle fut liquidée en 1500, après vingt-cinq années d'activité, avant d'ouvrir à nouveau en 1504⁷⁰. Son principal gestionnaire, Alvise Pisani de Giovanni, était l'un des acteurs les plus influents de la navigation publique de 1495 à 1510⁷¹. En 1499, avec ses associés, il avait investi plus de 40 000 ducats dans le commerce du Ponant⁷². Durant les années de suspension de sa banque, Alvise poursuivit ses investissements, apparaissant dans quatre sociétés de gestion de 1500 à 1504 comme garant ou investisseur. À partir de 1520, le fils du banquier, Giovanni, occupa à son tour une position déterminante dans le secteur de la navigation publique, puisqu'il participa à six reprises, achetant 35 carats entre 1519 et 1521. Les Pisani, père et fils, étaient parmi les plus riches banquiers de la ville. En 1524, lorsque le Sénat leur demanda de produire une liste de garants acceptant de s'engager pour une somme de 25 000 ducats au total, sur les treize personnes se présentant au nom d'Alvise Pisani, sept faisaient partie des gestionnaires des galères publiques⁷³. Ainsi, plus de la moitié d'entre eux partageait cet intérêt pour la navigation publique. Ils soutenaient Alvise Pisani et son fils, pour qui la banque et la gestion de la navigation marchande étaient deux activités complémentaires. Grâce à sa fortune, Alvise devint également procureur de San Marco *de supra* en 1516, en achetant sa charge pour 10 000 ducats⁷⁴. Il était d'autant plus influent dans le domaine du commerce maritime qu'il possédait également des nefes et qu'il pratiquait intensément le commerce du sel⁷⁵.

Après la fermeture de l'établissement d'Alvise Pisani, les non nobles Matteo Agostino et ses frères, fils d'Antonio, demeurèrent pour quelques années les seuls banquiers (banque *di scritta*) en activité à Venise. Ils faisaient eux aussi partie des rares citoyens à participer au financement des galères marchandes. Ils achetèrent à deux reprises 2 carats d'une galère d'Alexandrie, en 1498 et 1500. Sans doute avaient-ils eu accès à la navigation publique grâce à leur fortune, mais aussi grâce à

⁷⁰ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 286, mars 1500.

⁷¹ De 1495 à 1510, Alvise Pisani est 13 fois garant et investit à 15 reprises pour un total de 25 carats. Ce montant pourrait paraître relativement dérisoire, mais rappelons qu'à plusieurs reprises Alvise Pisani investit «en *maona*» avec ses associés.

⁷² U. Tucci, «Monete...», art. cité, p. 787.

⁷³ ASV, *ST*, r. 23, fol. 71, 25 février 1524.

⁷⁴ BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 546 (7499), *Procuratori di San Marco dall'812 al 1701*, fol. 90.

⁷⁵ J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 443-444.

la position sociale privilégiée conférée par leur fonction de banquiers. Les frères Agostino firent faillite en 1508, un an après la fondation de la banque de Girolamo Priuli de Lorenzo. Ce dernier, ardent défenseur de la navigation publique et du commerce maritime vénitien, ne participa pourtant qu'à une seule société de gestion durant cette période, en garantissant le capital d'une galère des Flandres en 1504⁷⁶. En revanche, ses frères, Francesco et Vincenzo, continuèrent de participer à la gestion des galères. En 1519, en particulier, ils investirent des sommes élevées dans les convois du Ponant (Flandres et Barbarie).

En 1507, une autre banque fut fondée, là où se tenait jadis la banque Lippomano. Ses propriétaires comptaient parmi les principaux gestionnaires et investisseurs de la navigation publique. Il s'agissait des frères Antonio, Silvano et Vittore Cappello de Leonardo, de San Samuele⁷⁷, et de Luca Vendramin d'Alvise, petit-fils du doge Andrea Vendramin (1476–1478)⁷⁸. Les frères Cappello occupèrent plusieurs fois les fonctions de patron, garant et paronnier, de 1496 à 1519, investissant presque toujours en *fraterna*, et principalement dans les galères du Ponant. Luca Vendramin participa lui aussi activement aux sociétés de gestion des galères marchandes, de 1497 à 1510, vers le Levant et vers le Ponant.

Leur association dans le secteur bancaire faisait écho à une collaboration déjà éprouvée au sein des sociétés de gestion des galères marchandes.

Flandres, 1501

Vittore Cappello de Leonardo, patron, investit avec ses frères 7 carats ;
Silvano Cappello de Leonardo, son frère, garant ;
Luca Vendramin d'Alvise, garant, 4 carats.

Angleterre, 1503

Antonio Cappello de Leonardo, garant, 3 carats ;
Alvise Vendramin fils du doge, garant, 3 carats.

Flandres, 1505

Vittore Cappello de Leonardo, patron, 14 carats ;
Luca Vendramin d'Alvise, garant, 2 carats.

⁷⁶ Au sujet des Priuli, voir J. Fletcher, R. C. Mueller, « Bellini and the bankers: the Priuli altarpiece for S. Michele in Isola, Venice », *The Burlington Magazine*, CXLVII, janvier 2005, p. 5–15.

⁷⁷ U. Tucci, « Antonio Cappello de Leonardo », *Dizionario...*, *op. cit.*, vol. 18, p. 743–747.

⁷⁸ Luca Vendramin était le beau-frère du banquier Alvise Pisani. Ils avaient en effet tous deux épousé des filles de Benedetto Giustinian, Paola et Cecilia.

Lorsqu'ils créèrent leur banque en 1507, les frères Cappello et Luca Vendramin étaient déjà des gestionnaires influents de la navigation publique. Ils renforçaient ainsi une position dominante dans le secteur marchand. Leur association permettait la mise en commun d'importants capitaux et leur garantissait un rôle majeur dans la vie économique de la ville. La liste des garants qu'ils présentèrent en 1524, à la demande du Sénat, était elle-même révélatrice du réseau que formaient les acteurs de la navigation publique, dans lequel les frères Cappello et Luca Vendramin avaient leur place. Dans cette liste, 12 des 18 garants présentés étaient impliqués dans le commerce d'État⁷⁹. En septembre 1528, dans la nouvelle liste qu'ils produisirent, presque la moitié des garants (10 sur 21) l'était encore⁸⁰.

Fondée elle aussi par des marchands en 1521, la banque de Matteo Bernardo de Francesco fut liquidée en 1524 et rouverte en 1529. La banque fut inaugurée avec faste en août 1521⁸¹. À cette date, Matteo était un gestionnaire influent de la navigation publique. Avec son frère Benedetto, ils investissaient des sommes substantielles dans les convois du Levant, et furent aussi patrons de galère. De même, Andrea et Pietro da Molin de Marino, dont la banque fut active de 1523 à 1526⁸², étaient engagés dans le commerce maritime à partir de 1506, mais avec une intensité croissante à partir de 1514 et dans les années 1520. Ils garantirent souvent le capital des sociétés de gestion et investirent à plusieurs reprises pour un total de 52 carats sur l'ensemble des sociétés.

Seules deux banques en activité au début du XVI^e siècle étaient dirigées par des patriciens beaucoup moins influents dans la navigation publique. Antonio Priuli de Marco fonda un établissement en 1522, en s'associant avec les banquiers Pisani. Malgré un investissement majoritaire en 1520, dans une société d'Alexandrie, il ne participa plus par la suite qu'à deux reprises comme simple garant, en 1524 et 1525. Il est sans doute significatif que les garants de sa banque aient été moins nombreux à participer à la navigation publique : seulement 10 sur 25 en 1523⁸³. Andrea Arimondo d'Alvise, enfin, inaugura une banque en 1524, qui fit faillite deux années plus tard. Il ne jouait aucun rôle dans la navigation publique, puisqu'à part une participation en tant que

⁷⁹ ASV, *ST*, r. 23, fol. 71v°, 25 février 1524.

⁸⁰ ASV, *ST*, r. 25, fol. 69v°, 7 septembre 1528.

⁸¹ BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 323 (8646), fol. 253v°.

⁸² ASV, *ST*, r. 24, fol. 136v°, 7 décembre 1526.

⁸³ ASV, *ST*, r. 23, fol. 73, février 1524.

garant en 1526, il ne prit pas part à la gestion des galères marchandes (au moins jusqu'à 1530).

Les banquiers vénitiens, au début du XVI^e siècle, étaient donc, pour la plupart, d'actifs gestionnaires de la navigation publique. Leur activité bancaire s'intégrait parfaitement dans une pratique économique fondée en partie sur la gestion des infrastructures publiques et privées de la navigation commerciale. C'était par exemple le cas d'Alvise Pisani de Giovanni ou de Matteo Bernardo de Francesco, actifs gestionnaires de la navigation publique et propriétaires de nefs privées. La banque leur offrait un moyen de contrôler les investissements de leurs clients, de leur suggérer des orientations commerciales ou de leur recommander des partenaires privilégiés. Malgré la conjoncture peu favorable, l'activité constituait donc un moyen de renforcer son autorité en matière économique. Les banquiers s'enrichissaient, mais, plus encore, ils jouissaient d'une puissance institutionnelle.

Investissements immobiliers et industriels à Venise

Les patriciens vénitiens, bien que très tôt spécialisés dans les activités marchandes, n'avaient pas négligé les investissements immobiliers. Ainsi comptaient-ils parmi les principaux propriétaires de la ville. De génération en génération, des patrimoines de plus en plus importants se transmettaient intacts, préservés grâce au principe de l'indivision en vigueur à Venise. Depuis 1463, un impôt direct et ordinaire pesait sur la rente des maisons, des terrains et de tout autre bien immobilier appartenant aux propriétaires domiciliés fiscalement à Venise, et il s'appliquait tout autant aux biens possédés à Venise et dans le Duché (entre Grado et Cavarazzerre) que sur le continent, dans les territoires sujets de la République. La perception de cet impôt était basée sur la déclaration autographe du propriétaire, appelée *condizione*, et délivrée aux *dieci savi alle decime*, en charge du contrôle et de la perception de ce nouvel impôt⁸⁴. Malgré des lacunes évidentes pour le XVI^e siècle, leurs archives contiennent des informations capitales sur les patrimoines

⁸⁴ B. Canal, «Il Collegio, l'Ufficio e l'Archivio dei dieci savi alle Decime in Rialto», *Nuovo Archivio Veneto*, n.s., vol. XVI, 1908, p. 115–150/p. 279–310; J.-F. Chauvard, «Les *catastici* vénitiens de l'époque moderne. Pratique administrative et connaissance du territoire», M. Touzery (éd.), *De l'estime au cadastre en Europe*, Paris, CHEFF, 2007, p. 419–441; C. Judde de Larivière, «La *decima* vénitienne (XV^e–XVI^e siècles): reflet d'une société en mutation», *ibid.*, p. 497–511.

immobiliers des acteurs économiques vénitiens et permettent d'envisager la question de l'équilibre entre investissements commerciaux et immobiliers⁸⁵.

Dans le cadre de la *redesima* de 1514, les propriétaires durent déclarer leurs biens en distinguant le patrimoine urbain, principalement à Venise, («*case*»), et les terres, avec les bâtiments qui en dépendaient, dans l'arrière-pays («*possessioni*»). Le montant des loyers perçus pour chaque bien devait être indiqué, ainsi que l'estimation de la valeur de la résidence du déclarant. Les montants étaient exprimés en *lire di grossi*, sous, gros et *piccoli a oro*. À partir de ces données, nous avons pu reconstituer le patrimoine des gestionnaires de la navigation publique pour le premier tiers du XVI^e siècle. La *redesima* de 1514 a ainsi livré 164 déclarations fiscales de patriciens engagés dans la navigation publique entre 1495 et 1529, soit environ un cinquième d'entre eux⁸⁶. Mises à part quelques exceptions, tel Pietro Polani de Giacomo, patron et investisseur à plusieurs reprises, et dont le patrimoine était très modeste, presque tous les acteurs influents de la navigation publique dont nous avons retrouvé la déclaration de *decima* étaient de riches propriétaires⁸⁷. C'était en particulier le cas des garants des sociétés de gestion. La mise en relation de la fréquence et du montant des investissements d'une part, et de la valeur des patrimoines de l'autre, révèle que les deux activités, loin d'être exclusives, pouvaient être complémentaires. Les patriciens gestionnaires de la navigation publique possédaient les capitaux nécessaires à l'achat de nouveaux biens immobiliers. En outre, ils appartenaient souvent à des familles riches et influentes qui avaient bâti, au fil des générations, de solides patrimoines. Le tableau 12 reprend la

⁸⁵ ASV, SD, b. 14–84, *Condizioni di Decima della città. Estimo, 1514*; b. 92–104, *Condizioni di Decima della città, 1537*; r. 418, *Registro delle condizioni di nobili e cittadini veneti per beni in Padova e territorio, 1518–1523*. Les biens immobiliers outre-mer n'apparaissent pas dans les déclarations de *decima*, qui ne portaient mention que des biens possédés à Venise et en Terre ferme. Pour des études de la *decima*, voir J.-F. Chauvard, *La propriété et l'échange. La circulation des biens immobiliers dans la Venise moderne*, Rome, École française de Rome, 2005; E. Concina, *Structure urbaine et fonctions des bâtiments du XVI^e au XIX^e siècle. Une recherche à Venise*, Venise, UNESCO, 1982; E. Concina, *Venezia nell'età moderna. Struttura e funzioni*, Venise, Marsilio, 1989.

⁸⁶ Cela ne signifie évidemment pas que seul un cinquième des patriciens intervenant dans la navigation publique était en possession de biens immobiliers. Au-delà du problème de conservation, certains patriciens déclaraient leurs biens en *fraterna*, ce qui signifie que leur nom n'apparaissait pas. Par ailleurs, compte tenu de la chronologie, certains d'entre eux étaient sans doute déjà décédés en 1514, tandis que d'autres vivaient encore avec leur père.

⁸⁷ ASV, SD, b. 17, S. Aponal, n° 6, 1514.

composition du patrimoine immobilier de quelques-uns des principaux gestionnaires de la navigation publique.

Tableau 12. Le patrimoine immobilier des investisseurs de la navigation publique (1514)

Nom	Condition	<i>Case</i>		<i>Possessioni</i>		Total
		Montant <i>decima</i> ⁸⁸	%	Montant <i>decima</i>	%	
Benedetto Baffo de Lorenzo	San Barnaba, 92	0.1.2.13	46	0.1.4.26	53	0.2.7.7
Matteo Bernardo de Francesco	Sant'Agostin, 23	2.5.0.0	100			2.5.0.0
Alvise Cappello de Carlo	San Polo, 11	1.4.8.13	67,5	0.11.11.21	32,5	1.16.8.2
Federico Contarini d'Ambrogio	San Luca, 35	2.5.0.19	100			2.5.9.19
Francesco Garzoni de Marino	San Geremia, 91	3.2.4.25	?	?	?	?
Angelo Michiel de Girolamo	San Trovaso, 84	1.7.4.26	98	0.0.7.6	2	1.8.0.0
Fantino Michiel de Girolamo	San Barnaba, 81	2.12.0.0	70	1.2.4.15	30	3.14.4.15
Lorenzo Pisani de Giovanni	Santa Sofia, 4	0.11.7.7	16	3.0.5.14	84	3.12.0.11
Pietro Polani de Giacomo	Sant'Aponal, 6	0.12.11.14	75	0.4.4.15	25	0.17.3.29
Vincenzo Polani de Giacomo	Sant'Aponal, 2	1.3.7.6	84,5	0.4.4.15	15,5	1.7.11.21
Alvise Priuli de Pietro	San Maurizio, 5			14.11.0.0	100	14.11.0.0
Michele Priuli de Costantino	San Vidal, 53–54	1.1.0.0	84	0.4.0.20	16	1.5.0.20
Nicolò Venier de Girolamo	San Vio, 36	1.4.2.27	91	0.2.4.31	9	1.6.7.26

Source : ASV, *SD*, b. 14–84.

Les patrimoines immobiliers se transmettaient au sein des riches familles patriciennes, l'achat de biens à chaque nouvelle génération garantissant l'accroissement des fortunes familiales. Les acteurs de la navigation publique, au même titre que les autres patriciens, possédaient

⁸⁸ Les montants sont exprimés en lires de gros, sous, gros et *piccoli a oro*.

de nombreuses propriétés et il serait erroné de vouloir considérer les «marchands» et gestionnaires du commerce comme spécialisés dans une activité qui excluait par définition tout autre type d'investissement.

En moyenne, sur l'ensemble des déclarations de 1514 étudiées, les maisons et autres biens bâtis représentaient les deux tiers des patrimoines, contre un tiers pour les terres et domaines en Terre ferme⁸⁹. Quasiment les trois-quarts des patrimoines étudiés étaient constitués en majorité de biens bâtis. Le patrimoine d'un peu plus du quart des patriciens étudiés n'était constitué que de maisons et autres biens bâtis, et seulement 10 % d'entre eux ne possédaient que des terres. Ainsi, les patriciens considérés ici détenaient plus de biens urbains que de propriétés rurales, et la valeur des premiers était supérieure à celle des secondes. Cette préférence pour les biens bâtis était-elle marginale ou représentative, au contraire, de l'attitude de la plupart des patriciens vénitiens? Une lecture rapide de l'ensemble des déclarations conservées donne plutôt l'impression qu'il s'agissait d'un phénomène général en 1514. Par ailleurs, les revenus des biens bâtis étaient également supérieurs à ceux des propriétés rurales car après la ligue de Cambrai et l'occupation de la Terre ferme par les ennemis, de nombreuses terres furent partiellement détruites, entraînant une baisse conséquente des productions agricoles dans la région. Enfin, une partie des biens possédés en Terre ferme était encore exemptée et cela jusqu'en 1516.

Au XVI^e siècle, les patriciens comptaient, à Venise, parmi les principaux propriétaires. Selon Ennio Concina, ils détenaient environ 75 % des biens de la cité au milieu du siècle⁹⁰. Les biens réservés à la location étaient de plus en plus rentables, en raison de l'augmentation du nombre d'habitants à Venise, conséquence de l'accroissement démographique et de l'installation dans la lagune d'étrangers et des sujets de Terre ferme⁹¹. Peu avant 1530, Marino Sanudo écrivait ainsi : «On ne trouve plus de maisons, tant le nombre d'étrangers a augmenté en cette terre et les loyers sont très élevés⁹².» À cette époque, l'investissement dans

⁸⁹ L'étude porte ici sur 146 déclarations, car parmi les 164 patriciens étudiés, 18 ne précisèrent pas la valeur respective de leur patrimoine urbain et de leurs domaines fonciers.

⁹⁰ E. Concina, *Venezia nell'età...*, *op. cit.*, p. 19.

⁹¹ Voir par exemple la déclaration du très riche non noble Marco Fuzier de la *contrada* de San Geremia, qui louait à Cannaregio des maisons à des «*forestieri fuzidi da Treviso*» (ASV, SD, b. 34, S. Geremia, 1514).

⁹² Sanudo, *Diarii*, vol. 45, col. 686, 30 août 1527.

des biens offerts à la location entraînait de plus en plus dans une logique spéculative.

Le secteur de la construction immobilière était en pleine expansion⁹³. Plusieurs déclarants firent mention de la construction récente de petites habitations proposées à la location⁹⁴, tel Nicolò Morosini qui avait par exemple fait construire trente-six maisons à Santa Ternita en 1498⁹⁵. Les logements les plus modestes étaient réservés aux *popolani*. Le montant des loyers était variable, parfois moins de 5 ducats par an pour des logements insalubres ou en mauvais état, mais généralement entre 5 et 15 ducats. Ainsi, en moyenne, un loyer pour un logement modeste dans une zone réservée aux *popolani* était d'environ 8 ducats par an⁹⁶. Cela représentait une somme importante pour les locataires si l'on considère qu'un ouvrier de l'Arsenal touchait aux alentours de 20 ducats par an⁹⁷. Encore ces derniers jouissaient-ils de salaires plutôt élevés en comparaison de la majorité des travailleurs ou domestiques qui ne gagnaient environ que 12 ducats par an⁹⁸. Ainsi, pour les *popolani*, le loyer représentait souvent la moitié des revenus annuels.

Plusieurs patriciens impliqués dans la navigation publique détenaient de nombreuses *casette* dans différentes *contrade* et en percevaient des revenus réguliers. Bernardo Nani de Giorgio, par exemple, un investisseur occasionnel de la navigation publique, possédait des maisons à San Severo, San Luca et San Samuele⁹⁹. Il était imposé pour un patrimoine urbain rapportant plus de 900 ducats par an. Francesco Garzoni de Marino, qui avec ses frères comptait parmi les acteurs les plus influents de la navigation publique, était un très riche propriétaire :

⁹³ R. J. Goy, *Building Renaissance Venice. Patrons, Architects and Builders, c. 1430–1500*, New Haven, Londres, Yale University Press, 2006.

⁹⁴ ASV, SD, b. 17, S. Aponal, n° 6, 1514: Pietro Polani de Giacomo déclarait avoir récemment fait construire douze nouvelles maisons, qu'il ne louait toutefois pas encore à la date de sa déclaration.

⁹⁵ D. Calabi, «Il rinnovamento urbano del primo Cinquecento», *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 101–163; p. 152.

⁹⁶ M. Chojnacka, «Women, Men and Residential Patterns in Early Modern Venice», *Journal of Family History*, 25, n° 1, janvier, 2000, p. 6–26; p. 9.

⁹⁷ G. Luzzatto, *Storia...*, *op. cit.*, p. 234.

⁹⁸ B. Pullan, «Wage-earners and the Venetian economy, 1550–1630», *The Economic History Review*, 16, 1964, p. 407–426; E. Zille, «Salari e stipendi a Venezia tra Quattrocento e Cinquecento», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CXXXVIII, 1992, p. 5–29. Voir également quelques exemples de salaires dans D. Romano, *Housecraft and Statecraft, Domestic Service in Renaissance Venice, 1400–1600*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 1996, p. 143.

⁹⁹ ASV, SD, b. 73, S. Trovaso, n° 59, 1514.

ses biens immobiliers lui rapportaient chaque année plus de 31 livres de gros¹⁰⁰. Il détenait de nombreuses maisons à San Geremia, où il habitait lui-même, «*sul rio de Canaregio per mezo el ponte grande de le guio [ponte delle Guglie]*». Il logeait également ses frères Vittore et Girolamo dans des maisons voisines. Sur le *campo* de San Geremia, il donnait en location de nombreuses petites maisons (*casette*) pour des loyers annuels moyens de quatre à dix ducats. Il possédait des boutiques et des maisons dans des zones plus populaires ou industrielles, comme la *contrada* très centrale de San Bartolomeo, dont il tirait des loyers allant jusqu'à 100 ducats. Par ailleurs, Francesco Garzoni prévoyait de léguer à sa fille Paola et à son gendre Bernardo Cappello, pour compte de dot, 800 ducats par an fournis par des loyers¹⁰¹. Matteo Bernardo de Francesco et son frère Benedetto, également très impliqués dans la navigation publique ainsi que dans le secteur bancaire, déclaraient onze maisons et trois boutiques. Enfin, Pietro Marcello de Giacomo, qui avait investi des sommes majeures dans les galères au début du siècle, déclarait en 1537 des maisons dont le revenu annuel était supérieur à 45 livres de gros¹⁰².

Les palais et les maisons les plus luxueuses (*casa da stazio*) étaient loués à des locataires plus fortunés pour des loyers annuels qui variaient généralement de 50 à 120 ducats. Les maisons plus simples (*casa da serzenti*), spacieuses mais moins luxueuses, étaient louées entre 20 et 50 ducats¹⁰³. Il fallait tout de même appartenir aux classes aisées pour payer une telle somme. L'écrivain de bord d'une galère marchande, par exemple, touchait seulement entre 30 et 60 ducats par voyage¹⁰⁴. Un fonctionnaire stable de la chancellerie ducale, dans les années 1520, pouvait obtenir un office d'une valeur de 60 à 120 ducats par an¹⁰⁵. Ainsi, seuls les patriciens ou les citoyens aisés étaient en mesure de s'acquitter de telles sommes pour se loger. Matteo et Benedetto Bernardo de Francesco donnaient par exemple en location une *casa da stazio* au patricien Alvise Contarini pour 40 ducats.

¹⁰⁰ ASV, *SD*, b. 34, S. Geremia, n° 91, 1514.

¹⁰¹ ASV, *NT*, b. 43, n° 124, Francesco Garzoni Marino P. de San Geremia, 1535.

¹⁰² ASV, *SD*, b. 92, S. Marco, n° 56, 1537.

¹⁰³ E. Crouzet-Pavan, *Sopra...*, *op. cit.*, p. 509 et suiv.

¹⁰⁴ U. Tucci, «Costi...», art. cité, p. 199. Pour le voyage d'Alexandrie, le salaire était d'environ 30 ducats, de 40 pour un voyage de Barbarie ou *al trafego*, et de 60 pour un voyage des Flandres.

¹⁰⁵ A. Zannini, «L'impiego pubblico», art. cité, p. 446. En 1481, les salaires des fonctionnaires de la chancellerie ducale s'échelonnaient de 15 à 200 ducats en fonction de l'ancienneté dans le poste (A. Zannini, *Burocrazia...*, *op. cit.*, p. 139).

À partir du XV^e siècle et plus encore au siècle suivant, l'industrie vénitienne connut un essor déterminant qui marqua en profondeur le tissu urbain¹⁰⁶. De nombreux biens avaient désormais une fonction d'atelier ou de boutique. La production industrielle connaissait une phase d'expansion remarquable, qui donnait au secteur une importance économique désormais équivalente à celle du commerce. Des secteurs artisanaux se transformaient en véritables industries, de nouvelles corporations étaient fondées. La consommation accrue de produits de luxe, liée à l'enrichissement d'une partie du patriciat et du groupe citoyen, à son accroissement démographique et à de nouveaux usages sociaux, entraîna le développement du secteur. L'ensemble de la population de la cité contribuait également à la généralisation d'une « consommation de masse ». L'essor industriel était étroitement lié aux trafics des galères publiques et des nefes privées et le dynamisme commercial vénitien dépendait largement, au XVI^e siècle, de cet essor industriel.

Les biens à destination commerciale et industrielle étaient très nombreux dans les patrimoines des patriciens, comme l'atteste la déclaration fréquente de « *botteghe* », terme qui faisait tout autant référence à la boutique du marchand qu'à l'atelier de l'artisan. Les contemporains eux-mêmes ne faisaient pas de distinction entre les deux espaces¹⁰⁷. Les propriétaires précisaient le métier du locataire, simple vendeur ou artisan, mais aucune distinction n'était faite dans la dénomination du local où il travaillait. Les ateliers, échoppes, magasins et entrepôts se distribuaient sur l'ensemble du territoire de la cité. Néanmoins, le quartier du Rialto représentait encore le centre névralgique de l'activité artisanale et marchande de Venise¹⁰⁸. Nombreuses étaient les *botteghe* situées dans les *contrade* de part et d'autre du pont, voire sur le pont lui-même¹⁰⁹. Certains quartiers s'étaient également progressivement spécialisés : Murano dans la production du verre, San Barnaba dans

¹⁰⁶ S. Ciriaco, « Industria e artigianato », *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 523–592 ; P. Lanaro, *At the Centre...*, *op. cit.*, en particulier p. 34 et suiv. ; U. Tucci, « Venezia nel Cinquecento : una città industriale ? », V. Branca, C. Ossola (éd.), *Crisi e rinnovamenti nell'autunno del Rinascimento a Venezia*, Florence, Leo S. Olschki, 1991, p. 61–83. Voir plus généralement L. Molà, F. Franceschi, « L'economia... », art. cité.

¹⁰⁷ E. Welch, *Shopping...*, *op. cit.*, p. 123 et suiv.

¹⁰⁸ M. Sanudo, *Cronachetta...*, *op. cit.*, p. 47.

¹⁰⁹ ASV, SD, b. 64, S. Severo, n° 6–7, 1514. Vincenzo Grimani de Francesco, et ses neveux, les fils de Girolamo, déclaraient des boutiques à San Matteo di Rialto et à San Salvador. Certaines boutiques étaient aussi situées sur le pont même et étaient numérotées. Voir par exemple, ASV, SD, b. 27, S. Cancian, n° 130, 1514. Bernardo Loredan de Pietro déclare la boutique n° 8 (qu'il loue 41 ducats) et la n° 9 (34 ducats) ;

celle des métaux, la Giudecca dans celle du savon ou la zone proche de San Giovanni e Paolo dans le travail du bois (*Barbaria delle tolle*)¹¹⁰. Les activités les plus polluantes avaient d'abord été confinées aux marges de Venise, puis finalement déplacées dans les îles périphériques ou en Terre ferme. Dans l'arrière-pays vénitien, des formes originales d'organisation industrielle s'épanouissaient.

Les gestionnaires de la navigation publique investissaient largement dans les infrastructures industrielles. L'exemple déjà évoqué d'Alvise Pisani de Giovanni est à ce titre significatif¹¹¹. Riche banquier, il possédait également dans la lagune de nombreux ateliers, dont une raffinerie de sucre à San Vidal, où il entreposait également de la laine et du coton en quantité¹¹². Il était présent dans le secteur textile (production et commercialisation). Il avait en location une savonnerie dont le propriétaire était Pietro Contarini de Giovanni¹¹³. Ses activités étaient étroitement liées à sa pratique du commerce. Bien d'autres gestionnaires de la navigation publique s'illustraient dans le domaine. Ainsi Francesco Garzoni de Marino jouissait de la propriété des biens achetés par son père dans la *contrada* de San Matteo di Rialto¹¹⁴. Il avait en effet hérité de boutiques en grand nombre et autres *osterie*, four, atelier et «maison de boulanger»¹¹⁵. Son père, le procureur Marino Garzoni avait accumulé de nombreux biens, boutiques et ateliers dont il avait transmis une part à chacun de ses fils¹¹⁶. Ce partage visait à favoriser le développement des différents ateliers, donc à augmenter les bénéfices de la famille.

À l'image des frères Garzoni, plusieurs autres gestionnaires de la navigation publique disposaient d'échoppes et d'infrastructures artisanales en nombre important. Ainsi, Lorenzo Pasqualigo de Filippo était

ASV, SD, b. 28, Sta Croce, n° 104. Lorenzo Pasqualigo de Filippo possède la n° 20 (32 ducats) et la n° 3 (34 ducats).

¹¹⁰ P. McCray, *Glassmaking in Renaissance Venice: the Fragile Craft*, Aldershot, Ashgate, 1999; F. Trivellato, *Fondamenta dei vetrai: lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*, Rome, Donzelli, 2000; Ph. Braunstein, «Le commerce...», art. cité, p. 276-277; E. Crouzet-Pavan, *Venise: une invention...*, op. cit., p. 41-86.

¹¹¹ Voir F. C. Lane, «Family...», art. cité, *passim*.

¹¹² Sanudo, *Diarii*, vol. 35, col. 292, 23 décembre 1523.

¹¹³ ASV, NT, b. 1184, n° 453, Pietro Contarini de Giovanni, 7 février 1517.

¹¹⁴ ASV, SD, b. 34, S. Geremia, n° 91, 1514.

¹¹⁵ Pour les nombreux actes concernant les frères Garzoni, voir ASV, *Miscellanea Gregolin*, b. 40; BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 693 (8664).

¹¹⁶ ASV, NT, b. 1153, n° 85, Marino Garzoni procureur, 13 juin 1505.

propriétaire de plusieurs boutiques sur le pont du Rialto¹¹⁷. Giovanni Morosini d'Orsato déclarait une maison à Sant'Aponal, dans laquelle résidait un artisan qui fabriquait des tissus de soie¹¹⁸. Nous savons, par ailleurs, que Giovanni Morosini fut patron et investisseur d'une galère d'Alexandrie en 1497 et d'une de Beyrouth deux ans plus tard : il était donc susceptible de participer au commerce de la soie. Nous pouvons supposer que les relations privilégiées qu'il entretenait avec ce soyeux lui permettaient de trouver un débouché facile pour la marchandise qu'il importait et qu'il pouvait à son tour commercer le produit fini lors de ses prochaines expéditions maritimes¹¹⁹. Plusieurs patriciens possédaient également des chantiers de construction navale (*squero*). Vincenzo Polani de Giacomo, investisseur régulier des galères publiques, était non seulement propriétaire d'une vingtaine de maisons (dont une attenante à un « *magazen da vin* »), mais également d'un *squero*, d'un *squeretto picholo*, et d'une boutique à Rialto¹²⁰. La gestion du commerce maritime et ses investissements diversifiés déterminaient donc la nature de son patrimoine. Les biens immobiliers remplissaient ainsi souvent des fonctions commerciales ou industrielles, en complétant des activités elles-mêmes rémunératrices (commerce de détail, artisanat, etc.).

Face au coût élevé des matières premières et des produits transformés, les artisans ne pouvaient effectivement se passer d'intermédiaires fortunés, en général des patriciens. Ainsi, les contrats étaient fréquemment conclus entre un patricien propriétaire et un artisan. Par exemple, Francesco, Leonardo et Girolamo Foscari de Nicolò passèrent en 1518 des contrats avec des batteurs de feuilles d'or (*batorio*), maître Nicolò d'Andrea et Francesco de Zuane da Venexia, fils de Zuane da Candia¹²¹. Giovanni Morosini d'Orsato possédait une habitation à Sant'Aponal, qu'il louait à un maître soyeux¹²². Marco Antonio Sanudo de Benedetto louait à San Polo une maison à Stefano de Piacenza, un tailleur (*sartor*)

¹¹⁷ ASV, SD, b. 28, Sta Croce, n° 104, 1514. Après 1495, il fut patron à deux reprises, en 1498 (Alexandrie) et en 1499 (Flandres), et investit respectivement 4 et 3 carats.

¹¹⁸ ASV, SD, b. 15, S. Angelo, n° 34, 1514.

¹¹⁹ Voir le détail des différentes marchandises transportées à bord des galères et leur utilisation possible dans l'industrie : B. Arbel, « Les listes... », art. cité ; B. Arbel, « The Last... », art. cité ; *Tariffa de i pesi...*, *op. cit.*

¹²⁰ ASV, SD, b. 17, S. Aponal, n° 2, 1514.

¹²¹ ASV, PC, b. 9, *libro degli atti I*, fol. 33v°, 1^{er} septembre 1518 ; fol. 36, 13 septembre 1518. Les frères Foscari achetaient régulièrement des carats et garantirent le capital pour les convois *al trafego* de 1495 à 1498, puis pour des galères d'Alexandrie et Beyrouth après 1500.

¹²² ASV, SD, b. 15, S. Angelo, n° 34, 1514.

de toute évidence aisé, puisque le loyer annuel s'élevait à 35 ducats¹²³. Il louait également des maisons à un teinturier, à plusieurs autres tailleurs, et à maître Bernardo, un fourreur (*varoter*). Les ateliers de tanneurs, de maroquiniers, et de fourreurs satisfaisaient la demande d'une riche clientèle vénitienne. Les peaux et les fourrures étaient en effet des produits recherchés et d'un commerce lucratif¹²⁴. Alvise Polani de Giacomo louait lui aussi plusieurs magasins et boutiques à des *pelizeri*¹²⁵. Dans ce domaine, la matière première était coûteuse, rendant nécessaire le soutien financier des marchands. À partir du XVI^e siècle, la pénurie de peaux et de fourrures entraîna d'ailleurs la concentration croissante du secteur tout entier entre les mains de quelques-uns parmi les plus riches d'entre eux¹²⁶. Il est possible qu'un propriétaire, par ailleurs marchand et gestionnaire de navires, privés et/ou publics, qui louait une boutique ou un atelier à un artisan, n'entretenait pas seulement avec lui des relations de propriétaire à locataire. L'activité d'importateur du propriétaire et le métier d'artisan du locataire pouvaient se doubler d'un lien de patron commanditaire à ouvrier. Ainsi, dans le secteur prestigieux de la verrerie, la quasi-totalité des fours était la propriété des nobles qui les louaient aux verriers¹²⁷. Les cendres, qui servaient de lest lors du retour des navires marchands, entraient dans la composition du verre, ce qui favorisa le développement de cette activité¹²⁸.

La bijouterie et l'orfèvrerie étaient également étroitement liées à l'importation des métaux précieux, et en particulier de l'or en provenance d'Afrique que rapportaient les galères de Barbarie¹²⁹. Le cuivre et l'étain entraient dans la composition de toutes sortes d'objets, dont beaucoup étaient destinés à l'exportation¹³⁰. Les galères des Flandres assuraient encore une part importante de cet approvisionnement. Le

¹²³ ASV, SD, b. 27, S. Cancian, n° 17, 1514. Il fut garant du capital d'une galère d'Alexandrie en 1515.

¹²⁴ R. Delort, «Un aspect du commerce vénitien au XV^e siècle : Andrea Barbarigo et le commerce des fourrures (1430–1440)», *Le Moyen Âge*, 71, 1965, p. 29–70/ 247–273 ; F. C. Lane, *Andrea Barbarigo...*, *op. cit.*

¹²⁵ ASV, SD, b. 17, S. Aponal, n° 17, 1514. Il fut garant d'une galère de Beyrouth en 1509.

¹²⁶ S. Ciriaco, «Industria...», art. cité, p. 560.

¹²⁷ P. McCray, *Glassmaking...*, *op. cit.* ; F. Trivellato, *Fondamenta...*, *op. cit.*

¹²⁸ E. Ashtor, G. Ceviddali, «Levantine Alkali Ashes and European Industries», *Journal of European Economic History*, XII, 1983, p. 475–522.

¹²⁹ B. Arbel, «The Last...», art. cité, p. 44 et suiv. ; E. Ashtor, *The Levant...*, *op. cit.*

¹³⁰ Ph. Braunstein, «Le marché du cuivre à Venise à la fin du Moyen Âge», Hermann Kellenbenz (éd.), *Schwerpunkte der Kupferproduktion und des Kupferhandels in Europa 1500–1650*, Cologne, Böhlau, 1977, p. 85–88 ; B. Bojovic, «Métaux et capitaux. Entre Venise et

travail des métaux réclamait un tel fond d'investissement que les patriciens étaient presque les seuls à pouvoir financer ce genre de production. Ainsi, Vincenzo Trevisan de Melchiorre donnait en location une *bottega* à Zuan Valtier, dans la *ruga de zogelieri*¹³¹. De même, Pancrazio Dolfin de Delfino possédait une boutique que se partageaient un marchand et un joaillier¹³². Enfin, les patriciens participaient également à l'essor du secteur éditorial et de l'imprimerie, tels Antonio et Silvano Cappello de Leonardo, parmi les principaux gestionnaires des galères marchandes, qui possédaient une imprimerie¹³³.

Les galères ramenaient à Venise la cire de Bougie, qu'il fallait transformer, mais aussi les parfums, les onguents et les préparations pharmaceutiques du Levant. La production du savon connaissait un essor important, car sa consommation s'accroissait, ce qui incitait les patriciens à investir dans ce domaine. Les cendres et l'huile rapportées par les nef s'entraient dans sa fabrication. C'est dans ce domaine que nous avons trouvé le plus de gestionnaires de la navigation publique, propriétaires de savonnerie. Ainsi en était-il d'Antonio Contarini de Francesco, propriétaire d'une savonnerie dans les années 1510¹³⁴. Beaucoup de ces fabriques étaient situées à la Giudecca. Luca Vendramin d'Alvise déclarait ainsi une «*bottega de savoneria*» avec ses magasins, à Santa Eufemia¹³⁵. Pietro Contarini de Giovanni y possédait également une savonnerie, qu'il donna en location, à partir de 1513, au banquier et procureur Alvise Pisani (rappelons qu'Alvise Pisani et Luca Vendramin étaient beaux-frères)¹³⁶. Le savon produit dans les ateliers de Vendramin était un produit réputé, dont il tirait de grands bénéfices. Michele da Lezze, lorsqu'il envoya une cargaison de ce savon à Alexandrie, en 1511, déclara qu'il s'agissait du meilleur de Venise. Il en attendait des revenus

l'Empire ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV^e–XVI^e siècles)», *Annales HSS*, n° 6, 2005, p. 1277–1298.

¹³¹ ASV, *SD*, b. 21, S. Basegio, n° 33, 1514. Il investit à trois reprises dans des galères *al trafego* et d'Alexandrie entre 1495 et 1498.

¹³² ASV, *SD*, b. 15, S. Angelo, n° 11, 1514. Il investit à plusieurs reprises dans les galères de Beyrouth entre 1497 et 1502.

¹³³ U. Tucci, «Venezia nel Cinquecento...», art. cité, p. 76–77. Parmi une bibliographie très abondante, voir en particulier M. J. Lowry, *Power, print and profit: Nicholas Jenson and the rise of Venetian publishing in Renaissance Europe*, Londres, Blackwell, 1990.

¹³⁴ ASV, *PC*, b. 9, *libro degli atti I*, fol. 32v°, 20 août 1518; fol. 58, 28 février 1518. Il fut investisseur d'une galère d'Alexandrie en 1498.

¹³⁵ ASV, *SD*, b. 15, S. Angelo, n° 56, 1514. Il investit à de nombreuses reprises entre 1497 et 1510.

¹³⁶ ASV, *NT*, b. 1184, n° 453, Pietro Contarini de Giovanni, 7 février 1517. Il fut plusieurs fois patron et garant entre 1497 et 1520.

conséquents¹³⁷. Des non nobles pratiquaient également cette activité sur l'île : Zuane Sandelli et ses fils, Silvestro et Alessandro, possédaient une fabrique de savon à la Giudecca¹³⁸. D'autres parvenaient à installer les ateliers à Venise même, tel Alvise Giustinian de Marco, à San Fantin¹³⁹. En 1553, les sénateurs affirmèrent que le « *mestier di saponi* » était un de ceux qui apportaient les plus grands bénéfices, en particulier grâce aux *dazi*, car celui de Venise était commercé « *per diverse parti del mondo* »¹⁴⁰. Quelques années plus tard, les *savi alla mercanzia* se préoccupaient eux aussi de la concurrence étrangère dans le domaine, leur intérêt révélant la place majeure que prenait le secteur dans l'économie de la cité¹⁴¹.

L'industrie vénitienne se renforçait donc dans de nombreux domaines. Des biens de luxe ou de consommation plus quotidienne étaient produits à Venise ou importés. Les structures commerciales vénitiennes garantissaient donc la circulation de ces biens et permettaient de satisfaire une demande élevée. La réputation de la ville dans le secteur du luxe se renforça au XVI^e siècle et la place occupée par la production industrielle dans l'équilibre économique de la cité ne cessa de s'accroître.

Les différents secteurs d'activité se redistribuaient donc et se rééquilibraient de façon progressive et logique, avec l'arrivée à l'âge adulte d'une nouvelle génération. Les patriciens, à partir de 1530, menèrent une politique économique adaptée aux conditions de l'époque et à la nature de leur patrimoine. Ils géraient des biens immobiliers nombreux, grâce auxquels ils continuaient de s'enrichir. Sans délaisser pour autant leurs activités commerciales, ils consacraient désormais à chacune de leurs activités une attention et des capitaux proportionnels aux bénéfices attendus et à la part relative de chacun des secteurs dans leurs activités. Les loyers rapportés par les biens immobiliers augmentant de façon régulière, ils occupaient alors une place relative croissante dans les revenus des propriétaires, dont la mentalité évoluait à mesure que s'accroissait la valeur de leur patrimoine immobilier.

En définitive, il n'y avait ni contradiction, ni ambiguïté dans les choix économiques des patriciens vénitiens. Ceux qui s'impliquaient dans la navigation commerciale, publique ou privée, étaient des acteurs dyna-

¹³⁷ F. Braudel, A. Tenenti, « Michiel... », art. cité, p. 66–67.

¹³⁸ ASV, *GP*, r. 201, fol. 87^v°.

¹³⁹ ASV, *SD*, b. 30, S. Fantin, n° 17, 1514. Il fut garant et investisseur à de nombreuses reprises entre 1501 et 1517.

¹⁴⁰ ASV, *SM*, r. 32, fol. 137, 8 novembre 1553.

¹⁴¹ ASV, *CSM*, b. 135, fol. 168, 22 juin 1569.

miques de l'économie vénitienne, qui diversifiaient leurs investissements dans des secteurs variés et étroitement liés. Le commerce et l'industrie n'étaient pas deux formes d'investissement antagonistes mais bien des pratiques complémentaires qui trouvaient une continuité dans l'exercice d'activités enchâssées.

La terre contre la mer ?

Les investissements patriciens en Terre ferme étaient le fruit d'une tradition ancienne, qui s'était renforcée au début du XV^e siècle avec la conquête politique de l'arrière-pays vénitien¹⁴². Les activités marchandes et les investissements fonciers n'étaient pas antinomiques, et les nobles vénitiens étaient souvent propriétaires de domaines agricoles. Même si les investissements s'intensifièrent encore à la fin du XVI^e siècle, les patriciens détenaient déjà, à l'époque qui nous intéresse, de très nombreuses propriétés en Terre ferme dont les déclarations de *decima* révèlent plusieurs traits caractéristiques¹⁴³.

La qualité et l'usage des terres – champs labourables (*arativi*) et prairies (*prativi*) – étaient très variables. Certaines bonnes terres étaient plantées d'arbres fruitiers, voire d'oliviers, et souvent de vignes¹⁴⁴. Cependant, une grande partie des terroirs était, à en croire leurs propriétaires, de mauvaise qualité, constituée d'étendues marécageuses (*paludi*) et de bois. Les exploitants logeaient la plupart du temps sur les domaines dont

¹⁴² M. Pozza, «I proprietari fondiari in Terraferma», *Storia di Venezia...*, t. II, *op. cit.*, p. 661–680.

¹⁴³ J.-C. Hocquet, «Venise, les villes et les campagnes de la Terre Ferme (XV^e–XVI^e siècles). Éléments d'une problématique», N. Bulst, J.-Ph. Genet (éd.), *La ville, la bourgeoisie et la genèse de l'état moderne (XII^e–XVIII^e siècles)*, Paris, CNRS, 1988, p. 211–228; B. Pullan, «The occupations and investments of the Venetian nobility in the middle and late sixteenth century», J. R. Hale (éd.), *Renaissance...*, *op. cit.*, p. 379–408; B. Pullan (éd.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Londres, Methuen, 1968; R. T. Rapp, «Real Estate and Rational Investment in Early Modern Venice», *The Journal of European Economic History*, vol. 8–2, 1970, p. 269–290; A. Ventura, «Considerazioni sull'agricoltura veneta e sull'accumulazione originaria del capitale nei secoli XVI e XVII», *Studi Storici*, 9, 1968, p. 674–722; S. J. Wolf, «Venice and the Terraferma: Problems of the Change from Commercial to Landed Activities», *Studi Veneziani*, IV, 1962, p. 415–441. Voir également, I. Cervelli, *Machiavelli...*, *op. cit.*, p. 167 et suiv.

¹⁴⁴ Voir par exemple ASV, SD, r. 418, n° 1043, Marco et Valerio Marcello de Giacomo Antonio, également garants des galères, qui déclaraient avoir planté quelques pieds d'oliviers.

ils avaient la gestion¹⁴⁵. Les fermes, souvent des bâtiments de piètre qualité, se distribuaient autour de la cour (*cortivo, el cortivo del lavorador*). Elles étaient presque toujours construites en pierre («en murs», selon l'expression de l'époque), mais on trouvait encore mention de maisons ou de cabanons en paille¹⁴⁶. En général, au début du XVI^e siècle, les patriciens déclaraient des biens en mauvais état, résultat de la combinaison d'un discours anti-fiscal classique et des conséquences de l'occupation de la Terre ferme pendant la ligue de Cambrai.

Les déclarations issues des deux *redecime* de 1514 et 1537 ont permis de comparer une cinquantaine de conditions rédigées par les gestionnaires de la navigation publique. Là encore, les chiffres proposés ne se rapportent qu'à un échantillon restreint, qui a une valeur plus illustrative que statistique. À partir de cette cinquantaine de cas, il apparaît que le déséquilibre entre les biens immobiliers et les biens fonciers avait eu tendance à s'atténuer. En 1537, la valeur des biens bâtis et des domaines en Terre ferme s'équilibrait. Les revenus des domaines agricoles s'accrurent de 51 % et ceux des maisons de 31 %, résultat lié à l'accroissement du nombre de biens possédés, à l'augmentation des rendements et bénéfices, et aux évolutions du régime fiscal des domaines possédés dans l'arrière-pays. En effet, à partir de 1516, l'exemption dont bénéficiaient de nombreux biens possédés par les Vénitiens en Terre ferme fut suspendue¹⁴⁷.

Au début du XVI^e siècle, l'acquisition des domaines en Terre ferme suivit les vicissitudes des guerres d'Italie. Après Agnadello, les noblesses locales s'étaient pour beaucoup déclarées favorables aux envahisseurs, en particulier dans le Padouan, et la Seigneurie confisqua les biens de ces «rebelles» une fois la Terre ferme reconquise. Les biens confisqués avaient été vendus lors d'une séance d'enchères organisée par les *provveditori sopra camere*, qui garantissaient ainsi l'égalité de ceux qui désiraient y assister. Le Collegio devait par la suite avaliser le résultat des enchères¹⁴⁸. L'État comme les patriciens en tiraient avantage, et ces

¹⁴⁵ ASV, SD, r. 418, n° 1136, Domenico et Angelo Contarini de Matteo déclaraient posséder deux maisons dans lesquelles résidaient les *lavoradori*.

¹⁴⁶ ASV, SD, r. 418, n° 656, Carlo et Giacomo Contarini de Battista; n° 772, Tadeo Contarini de Nicolò.

¹⁴⁷ G. Del Torre, *Venezia e la Terraferma dopo la guerra di Cambrai. Fiscalità e amministrazione (1515–1530)*, Milan, F. Angeli, 1986, p. 42 et suiv.; G. Del Torre, *Il Trevigiano nei secoli XV e XVI. L'assetto amministrativo e il sistema fiscale*, Trévise, Fondazione Benetton, Venise, Il cardo, 1990.

¹⁴⁸ ASV, CN, r. 17, fol. 41, 10 mars 1513.

derniers agrandissaient leurs patrimoines à moindre frais. La position ambivalente des patriciens vénitiens, représentant simultanément leurs intérêts privés et ceux de l'État, permettait la convergence des intérêts publics et privés : la soumission politique des territoires par la Seigneurie était ainsi renforcée par la soumission économique des populations par les propriétaires, patriciens pour la plupart. Ainsi, les stratégies privées d'investissement rejoignaient les objectifs d'une politique publique d'expansion territoriale.

En 1514, deux des principaux gestionnaires de la navigation publique étaient en possession d'un patrimoine composé principalement de domaines ruraux. Lorenzo Pisani de Giovanni et son frère Almo, d'actifs banquiers également gestionnaires des galères, disposaient de propriétés rapportant plus de 36 livres de gros¹⁴⁹. De son côté, Alvise Priuli de Pietro ne déclarait que des possessions en Terre ferme, dont il recevait chaque année environ 145 livres de gros, l'un des montants des plus importants de la *decima* de 1514¹⁵⁰. En 1518, l'inventaire de ses biens dans le Padouan, en indivis avec ses frères, était extrêmement long¹⁵¹.

En règle générale, ces patrimoines fonciers étaient constitués d'une maison sise dans le domaine, réservée à l'usage personnel de leur propriétaire, souvent flanquée d'un jardin potager («*una casa da stacio per mio uso con uno bruolo*»¹⁵²). Beaucoup étaient toutefois encore, jusqu'aux années 1540, en mauvais état¹⁵³. Néanmoins, après le concordat de Bologne, les patriciens étaient de plus en plus nombreux à disposer de belles *case da stazio* dans les villes de Terre ferme. Il s'agissait de lieux de villégiature, permettant d'échapper à la peste ou aux chaleurs de l'été vénitien¹⁵⁴. D'autre part, la plupart des gestionnaires de la navigation

¹⁴⁹ ASV, SD, b. 68, Sta Sofia, n° 4, 1514.

¹⁵⁰ ASV, SD, b. 51, S. Maurizio, n° 5, 1514.

¹⁵¹ ASV, SD, r. 418, n° 998 ; n° 1233, en indivis avec Pietro Pesaro de Nicolò ; n° 1351, en indivis avec ses frères Pietro et Bernardo.

¹⁵² ASV, SD, r. 418, n° 46, Marino Alberto d'Antonio.

¹⁵³ ASV, SD, r. 418, n° 858, Leonardo Giustinian et frères de Lorenzo du procureur Bernardo possédaient à Mirano un domaine de 130 *campi* avec une maison à moitié détruite, car récemment endommagée par les eaux.

¹⁵⁴ ASV, SD, r. 418, n° 1162, Francesco et Andrea Bragadin fils du procureur Alvise évoquaient une maison à Padoue, achetée par leur père quarante ans auparavant, et qui n'avait jamais été louée, car elle était «*per nostro uxo over per nostri amici et parenti che ne la richiesta*» ; ASV, SD, r. 418, n° 254, Girolamo et Alvise Bembo de Lorenzo (investisseurs des galères de Beyrouth en 1512-1513) déclaraient une maison dans laquelle ils se rendaient lorsqu'ils devaient quitter la ville en raison de la peste.

publique dont nous avons étudié la déclaration dans le Padouan possédait une maison dans la ville même de Padoue, également réservée à leur usage personnel. Beaucoup de ces biens avaient été saccagés durant les guerres d'Italie, mais les Vénitiens disaient en user pour leur résidence, voire les donner en location¹⁵⁵.

Plus généralement, les déclarations de *decima* révèlent des discours de propriétaires peu intéressés par leurs domaines, qu'ils confiaient à des exploitants chargés de la gestion des propriétés, qui reversaient une part des récoltes en guise de loyer. Dans les premières décennies du XVI^e siècle, les patriciens étudiés se révélaient peu au fait de ce qu'il advenait de leurs terres et peu soucieux d'en savoir davantage. Ainsi, lorsqu'ils furent amenés à déclarer leurs biens situés dans le Padouan, à partir de 1516, beaucoup d'entre eux dirent n'avoir qu'une connaissance approximative de la composition de leurs domaines. La gestion du patrimoine immobilier était fréquemment confiée à l'un des membres de la famille en l'absence duquel les autres se disaient incapables de faire une déclaration exacte. Domenico et Angelo Contarini de Matteo par exemple ne furent pas en mesure de préciser le détail des loyers perçus, en raison de l'absence de leur frère Matteo, chargé justement de la gestion et de l'administration de leurs «affaires extérieures»¹⁵⁶. De la même façon, Alvisè Renier de Federico fut dans l'incapacité de déclarer la superficie réelle de ses terres, car son père qui s'en occupait d'ordinaire, était absent de Venise¹⁵⁷.

Les guerres d'Italie avaient empêché une exploitation normale des terroirs pendant plusieurs années. Gabriele Moro d'Antonio et ses frères ignoraient le nom de celui qui leur louait cinq *campi* de prairie à proximité de Campo Nogara, car ils n'avaient pas touché de loyer depuis dix ans¹⁵⁸. Les délimitations entre domaines étaient souvent

¹⁵⁵ ASV, SD, r. 418, n° 1397, Gabriele Boldù et frères d'Antonio déclaraient une maison à Padoue, dans le «bourg» de Santa Croce, détruite par les guerres, qu'ils gardaient «*per nostro uxo*» (les frères Boldù, Andrea et Battista, investirent des sommes importantes entre 1499 et 1517; Andrea fut patron de galère à deux reprises); n° 479, Lorenzo Cappello fils du procureur Giovanni (investisseur des galères des Flandres en 1501) évoqua sa maison de Padoue, *alla Sarasinescha*, qui était inhabitable car endommagée, et de laquelle il ne retirait aucun bénéfice.

¹⁵⁶ ASV, SD, r. 418, n° 1136. Ils investirent dans les galères de Beyrouth en 1496 et 1499.

¹⁵⁷ ASV, SD, r. 418, n° 820. Federico Renier investit 6 carats dans une galère de Beyrouth en 1526.

¹⁵⁸ ASV, SD, r. 418, n° 402. Ils investirent de grosses sommes et furent garants à plusieurs reprises entre 1495 et 1504.

mal définies. Gasparo Contarini d'Alvise et ses frères possédaient un grand domaine de 70 *campi* à Lova (Pieve di Sacco), partagé entre le territoire de Padoue et celui de Venise, sans savoir comment et dans quelles proportions le domaine était divisé entre eux¹⁵⁹. De même, Girolamo Giustinian ignorait si les terres qu'il détenait dans la *villa* de Gambarare étaient situées sur le territoire dépendant de Venise ou de Padoue, en attendant que fût redéfinie la frontière¹⁶⁰. Enfin, Giacomo Dolfín d'Alvise et ses frères se savaient propriétaires d'une partie d'un grand domaine de plus de 400 *campi*, en indivis avec plusieurs personnes qui n'avaient jamais procédé à la distribution des parcelles. Les frères Dolfín disaient n'avoir, à ce jour, tiré aucun profit de ces terres¹⁶¹.

Au-delà du manque d'intérêt manifesté par les propriétaires, transparait sans doute également leur tentative d'échapper aux nouvelles mesures fiscales. En restant imprécis et vague, ils pouvaient espérer payer un impôt moins élevé. Par ailleurs, les patriciens négligeaient parfois leurs terres parce qu'elles étaient de mauvaise qualité. Le problème des inondations était récurrent au début du siècle, entraînant les plaintes des populations locales comme des propriétaires vénitiens. En 1520, la communauté d'Este, ainsi que des patriciens propriétaires dans la région, vinrent réclamer l'aide de la Sérénissime contre les trop fréquentes inondations¹⁶². De même, les patriciens déclarant des biens dans le Padouan en 1518 évoquaient des terres continuellement inondées, «sous la menace des eaux» ou «dominées par les eaux à présent»¹⁶³. Les crues étaient particulièrement néfastes et certaines terres rendues inexploitable. C'était par exemple le cas des quelques parcelles possédées par Andrea Giustinian d'Onfrè dans le territoire de Camposampiero, qui ne rapportaient presque rien¹⁶⁴.

Les opérations militaires en Terre ferme, à partir de 1509, avaient eu des conséquences néfastes pour les propriétés. Certains domaines avaient été dégradés par les mouvements des troupes, tandis que les

¹⁵⁹ ASV, *SD*, r. 418, n° 957. Ils achetèrent la moitié des carats d'une galère d'Alexandrie en 1515.

¹⁶⁰ ASV, *SD*, r. 418, n° 1040. Il fut garant et investisseur à plusieurs reprises.

¹⁶¹ ASV, *SD*, r. 418, n° 999. Il fut garant d'une galère d'Alexandrie en 1524.

¹⁶² Sanudo, *Diarii*, vol. 29, col. 141, 28 août 1520.

¹⁶³ ASV, *SD*, r. 418, n° 656, Carlo et Giacomo Contarini de Battista (parmi les acteurs les plus influents de la navigation publique entre 1495 et 1505); n° 1369, Giovanni Contarini d'Alvise fils du procureur Bertuccio (il fut patron d'une galère de Beyrouth en 1510).

¹⁶⁴ ASV, *SD*, r. 418, n° 857. Il fut patron de Beyrouth en 1502 et investit dans les trois galères des Flandres en 1519.

populations locales avaient également été contraintes de nourrir et de loger les armées vénitiennes, puis celles des puissances étrangères. Les terres avaient été dévastées, et les bâtiments qui s'y trouvaient avaient subi de grands dommages. Girolamo et Alvise Bembo de Lorenzo détenaient une maison à Monselice, mais elle avait été détruite «à cause des incursions des ennemis»¹⁶⁵. La maison de Domenico et Angelo Contarini de Matteo avait été brûlée¹⁶⁶. À Padoue, les habitations avaient subi de gros dégâts : Giovanni Dolfin de Daniele y possédait une maison au-dessus du bourg des Ogni Santi, qui avait été saccagée par les soldats¹⁶⁷. Les guerres d'Italie avaient également empêché une bonne exploitation des terres pendant plusieurs années, et certains exploitants se disaient incapables de verser plus de quelques kilogrammes de grains par an à leur propriétaire.

La Seigneurie se montrait compréhensive à l'égard des patriciens qui avaient enduré les dommages les plus lourds. En mars 1521, les dettes de Marco Antonio Contarini de Michele furent suspendues pour deux ans¹⁶⁸. Le domaine qu'il avait acheté près de San Donà di Piave l'avait complètement ruiné. Il avait également fait construire une «très belle maison» dans la campagne autour de Trévise, incendiée par les ennemis. Il devait donc des sommes d'argent importantes à la Seigneurie, mais était incapable de les rembourser. De la même façon, en 1529, le Collegio demanda aux *savi alle decime* d'entendre Zaccaria Morosini de Nicolò et de vérifier sa déclaration : il prétendait que les ennemis avaient résidé sur ses terres pendant la guerre. Si ses dires étaient confirmés, le dommage subi serait pris en considération dans le calcul de son impôt¹⁶⁹.

Tous les patriciens ne faisaient pas preuve de désintérêt à l'égard de leurs domaines et de nombreux exemples montrent au contraire l'implication des gestionnaires de la navigation publique dans la diffusion des techniques et des innovations. Plusieurs d'entre eux possédaient des moulins, tels Domenico et Angelo Contarini de Matteo qui déclarèrent

¹⁶⁵ ASV, SD, r. 418, n° 254. Ils investirent dans les galères de Beyrouth en 1512–1513.

¹⁶⁶ ASV, SD, r. 418, n° 1136. Ils investirent à plusieurs reprises entre 1496 et 1509.

¹⁶⁷ ASV, SD, r. 418, n° 995. Il fut garant et investit des sommes importantes jusqu'en 1524.

¹⁶⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 30, col. 20, mars 1521.

¹⁶⁹ ASV, CN, r. 21, fol. 3v°, 18 mars 1529.

un moulin à eau, pour le froment¹⁷⁰. Ils avaient également fait construire des pressoirs pour l'huile d'olive et l'huile de lin, l'année précédant le début de la guerre, mais ils disaient n'en avoir pas encore fait usage. En 1522, Francesco et Zaccaria Barbaro de Daniele furent autorisés à faire couper du bois pour les besoins de leurs moulins situés dans le territoire de Trévis¹⁷¹. Enfin, en 1531, Francesco Pesaro de Leonardo, et ses frères, déclaraient des fabriques et des moulins à Oderzo et Mota¹⁷².

Grâce aux investissements des patriciens et de l'État, les rendements augmentèrent progressivement à partir de 1520. La hausse des prix agricoles permit aux propriétaires d'accroître leurs revenus. Entre la fin du XV^e siècle et la fin du siècle suivant, les 450 *campi* possédés par Almorò Pisani dans les *valli di Solesino* produisaient de 10 à 15 fois plus¹⁷³. Même si la progression s'accéléra surtout après 1550, elle avait déjà été initiée dans la première moitié du siècle¹⁷⁴. Au moment de la grande famine de 1527, beaucoup de patriciens vendirent à la Seigneurie des quantités considérables de céréales produites sur leurs propres domaines. À leurs côtés, de nombreux citoyens et propriétaires originaires de Terre ferme restaient très actifs dans le secteur du commerce des céréales¹⁷⁵.

Dans la seconde moitié du XVI^e siècle, les progrès techniques et les investissements des propriétaires permirent une amélioration des rendements. Les patriciens vénitiens entretenaient des rapports plus étroits avec l'arrière-pays, le meilleur état des routes et des moyens de transport leur permettant de se rendre plus souvent dans leurs domaines. Les relations entre Venise et les campagnes autour de Mestre, de Padoue et de Trévis gagnaient en intensité et en fréquence¹⁷⁶. Le phénomène de la villégiature transformait les pratiques sociales et économiques

¹⁷⁰ ASV, SD, r. 418, n° 1136.

¹⁷¹ ASV, CD, *Parti miste*, f. 50, n° 148. Ils garantirent à plusieurs reprises le capital des galères.

¹⁷² ASV, ST, r. 26, fol. 185v°, 13 octobre 1531.

¹⁷³ G. Gullino, «I patrizi veneziani di fronte alla proprietà feudale (secoli XVI–XVIII). Materiali per una ricerca», *Quaderni Storici*, 1980, p. 162–193; p. 182.

¹⁷⁴ On en perçoit les premiers effets dans le rapport sur la Terre ferme rédigé en 1555, cf. G. Netto, «La terraferma veneziana nel 1555», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CXXVI, 1986, p. 91–127.

¹⁷⁵ B. Pullan, «The famine in Venice and the new poor law 1527–29», *Studi Veneziani*, V–VI, 1963–1964, p. 141–202.

¹⁷⁶ G. M. Varanini, «Proprietà fondiaria e agricoltura», *Storia di Venezia...*, t. V, *op. cit.*, p. 807–880; p. 842. Voir par exemple Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 212, 6 mai 1517. Le chroniqueur se rend à Noale pour la journée.

des Vénitiens qui aménageaient et bonifiaient leurs domaines¹⁷⁷. Les travaux furent financés conjointement par l'État et par les propriétaires eux-mêmes. La Seigneurie entendait mener une politique efficace et de grande ampleur. En affirmant son souhait d'assurer l'égalité de tous les propriétaires face à l'aide publique, par l'instauration d'une séparation formelle entre les magistrats chargés de la politique des bonifications et les propriétaires des terres, l'État revendiquait la défense de l'intérêt général, et non celui des particuliers et des propriétaires patriciens selon les mêmes principes que ceux qui sous-tendaient l'organisation commerciale.

Ainsi, dans ce domaine également, les intérêts des propriétaires convergeaient avec ceux de l'État, soucieux de garantir l'approvisionnement de la cité en blé d'une part, et de renforcer son autorité sur les territoires de Terre ferme de l'autre. Si la convergence entre le bien commun et l'intérêt privé tendait à disparaître dans le domaine de la navigation publique, elle constituait l'un des ferments de la politique vénitienne en Terre ferme. Les investissements des patriciens s'y développaient donc au XVI^e siècle, mais il serait caricatural d'y voir le signe d'un abandon du commerce. L'activité marchande restait florissante à Venise, en particulier grâce au secteur privé. Il n'y avait pas d'opposition fondamentale entre les deux formes d'investissement et les patriciens qui disposaient de capitaux en quantité diversifiaient leurs champs d'activité plutôt que de se limiter à un seul placement¹⁷⁸. La question ne se posait pas en termes de choix définitif et radical : les types d'investissement n'entraient pas nécessairement en concurrence les uns avec les autres. Les investissements immobiliers, l'activité bancaire, la gestion des infrastructures commerciales et l'achat des titres de la dette publique¹⁷⁹ entraient dans une logique commune de diversification des investissements.

¹⁷⁷ G. Gullino, «Quando il mercante costruì la villa: le proprietà dei Veneziani nella Terraferma», *Storia di Venezia...*, t. VI, *op. cit.*, p. 875–924.

¹⁷⁸ D. Sella, «L'economia», *Storia di Venezia...*, t. VI, *op. cit.*, p. 651–711, en particulier p. 685–686.

¹⁷⁹ Malgré l'importance d'une telle activité économique à Venise, nous avons fait le choix de l'écartier de cette étude, en raison en particulier de l'ampleur du sujet et de la relative rareté des documents offrant des informations «prosopographiques». Pour un cadre général, voir G. Luzzatto, *Il debito pubblico della Repubblica di Venezia*, Milan, Varese, Ist. editoriale cisalpino, 1963; L. Pezzolo, «La finanza...», art. cité.

Jusqu'au début du XVI^e siècle, alors que la navigation publique était encore une organisation économique dynamique, les patriciens participant à sa gestion étaient nombreux. Ils constituaient un groupe d'acteurs puissants, tant économiquement que politiquement, qui élaboraient des stratégies individuelles et familiales leur permettant de réaliser des bénéfices élevés. Ils ne se limitaient pas aux investissements commerciaux, et diversifiaient les domaines d'activité. Ainsi, la banque ou les investissements fonciers constituaient-ils des pratiques courantes et complémentaires qui renforçaient les fortunes familiales.

Au cours du siècle, toutefois, le nombre des acteurs impliqués dans la navigation publique se réduisit progressivement. La configuration des sociétés de gestion évolua ainsi en parallèle, celles-ci devenant des associations restreintes rassemblant des investisseurs peu nombreux et à l'autorité relative croissante. À partir de 1530, au moment où la fréquence et la régularité des convois de galères se réduisaient, ils ne pouvaient plus constituer l'activité principale d'un groupe large de patriciens. L'activité perdait de son importance dans les affaires de nombreux acteurs, qui rééquilibraient leurs investissements en fonction des bénéfices à réaliser¹⁸⁰. Ils diversifiaient ainsi considérablement leurs activités, leur implication dans la navigation publique devenant souvent minoritaire par rapport aux autres investissements. La réduction du nombre d'investisseurs dans la gestion des galères marchandes impliquait une redéfinition des principes à l'origine mêmes de l'organisation. Le système avait été créé pour garantir les bénéfices de patriciens nombreux, et aux intérêts théoriquement convergents. Or, face à cette transformation profonde de la nature même de l'organisation, les acteurs déployèrent des actions originales qui modifièrent à leur tour le système.

¹⁸⁰ B. Pullan, «The occupations...», art. cité.

CHAPITRE 4

LA RUPTURE DE LA CONVENTION ÉCONOMIQUE ET L'ABANDON DE LA NAVIGATION PUBLIQUE

Les acteurs impliqués dans l'organisation de la navigation publique – gouvernants, gestionnaires des sociétés d'exploitation, marchands, officiers de bord et équipage – étaient tenus par des engagements réciproques, individuels ou collectifs, et participaient tous d'une «convention» dont les termes ont été définis au début de cet ouvrage. Cette convention reposait tout autant sur des règles clairement définies, normes et lois, que sur un accord implicite, relevant d'attentes mutuelles et de comportements admis et attendus. La navigation publique perdurait grâce à la combinaison de ces deux institutions, celle légale et officielle de la norme, celle tacite de l'accord qui garantissait la confiance réciproque des acteurs. Or les termes de l'accord évoluèrent profondément au XVI^e siècle. En effet, dans un contexte politique et économique précaire, où les patriciens recourant à la navigation publique étaient de moins en moins nombreux, les conduites et les pratiques des acteurs évoluèrent de façon telle que l'ensemble de l'organisation en fut profondément bouleversé.

1. *Le rejet de l'accord: investisseurs, marchands et équipages*

Maone et positions monopolistiques

Les sociétés de gestion des galères marchandes reposaient sur la collaboration de plusieurs investisseurs, qui se partageaient le capital des galères. Or, nous l'avons dit, les sociétés comptaient un nombre toujours plus restreint de sociétaires. Légalement, rien ne s'opposait à ces configurations restreintes, mais elles transformaient évidemment le fonctionnement des sociétés et le déroulement des voyages. Les sociétaires, s'ils étaient moins nombreux, disposaient d'une influence relative majeure. Le processus décisionnel, lorsqu'il impliquait non plus une douzaine d'investisseurs, mais seulement deux ou trois d'entre eux, d'ailleurs généralement associés ou apparentés, perdait sa dimension de

collégialité. Dans ces conditions, il était plus aisé pour les investisseurs d'imposer leurs volontés au patron de la galère, ainsi qu'aux marchands ayant recours à leurs services pour transporter leurs marchandises.

Une pratique ancienne, la *maona*, venait renforcer la position de monopole de certains sociétaires. Le terme, qui désignait des réalités différentes en Italie, s'appliquait dans le contexte de la navigation publique vénitienne au regroupement en cartel de patriciens suffisamment puissants pour affréter toutes les galères d'un même convoi¹. On parlait ainsi de *maona* lorsque les parsonniers et les patrons de l'ensemble du convoi étaient associés, généralement sous l'autorité d'un investisseur principal². Les navires étaient alors aux mains d'un groupement restreint d'investisseurs partageant et défendant des intérêts communs. Cette situation leur assurait une position de monopole qui leur permettait d'imposer leurs choix commerciaux à tous les marchands. Certes, le système de la *muda* prévoyait la solidarité entre les patrons du convoi, grâce au partage des frais et bénéfices (*ad unum denarium*). Néanmoins, ils étaient censés représenter des investisseurs différents et des intérêts potentiellement divergents. Associés en *maona*, les patrons et les sociétaires représentaient un seul et même intérêt.

La *maona* était une pratique courante à Venise, comme en témoignent les chroniques ou les nombreux procès qui opposaient les membres de ces cartels au retour des galères. On connaît mal le cadre législatif dans lequel elle s'insérait, néanmoins le Sénat cherchait à interdire cette forme d'accord en raison du poids trop important qu'elle prenait. Il est difficile de dire si les *maone* donnaient systématiquement lieu à un contrat officiel devant notaire. Marino Sanudo faisait plutôt allusion à des accords non officiels par lesquels les différents partenaires s'engageaient à une collaboration étroite, qui leur permettait de faire fructifier au maximum leurs investissements, d'établir et de renforcer leur hégémonie. Ces partenariats privilégiés étaient parfois renforcés par des alliances matrimoniales, et les clans qui se constituaient ainsi consolidaient considérablement leur pouvoir.

¹ R. Cessi, «Studi sulle "Maone" medioevali», *Archivio storico italiano*, a. 77, 1919, p. 5–69. À Venise, le terme de *maona* s'appliquait à une association ou alliance. Voir également ASV, *SM*, r. 18, fol. 51, 29 décembre 1514, pour une autre définition possible.

² F. C. Lane, *Andrea Barbarigo...*, *op. cit.*, p. 92; F. C. Lane, «Family...», art. cité, p. 46–47.

Un grand nombre de ces associations monopolistiques se constituèrent durant la période étudiée, certaines d'entre elles se fondant sur des alliances entre frères, *fraterne*, ou associations familiales déjà existantes. Voyons-en quelques exemples. En 1499, le capital des deux galères *al trafego* fut accaparé par les frères Marcello fils de Giacomo et dans chacune des deux sociétés, les garants étaient les mêmes : Paolo Tron de Vittore, Marco Orio de Pietro, Giacomo Contarini de Battista et Pietro Marcello de Giacomo³.

Convoi al trafego, 1499

Société n° 1

Alvise Marcello de Giacomo, patron, 6 carats,

Pietro Marcello de Giacomo, 18 carats.

Société n° 2

Andrea Marcello de Giacomo, patron, 5 carats,

Pietro Marcello de Giacomo, 18 carats,

Giacomo Contarini de Battista, 1 carat.

Les trois galères des Flandres de 1504 furent également louées par une seule et même *maona*, comme l'a montré Ugo Tucci⁴. Durant ce voyage, les frères Lion de Pietro, Alvise Priuli de Pietro, Pietro Pesaro de Nicolò, ainsi que leurs associés contrôlaient donc les trois galères du convoi.

Convoi des Flandres, 1504

Société n° 1

Girolamo Lion de Pietro, patron,

Alvise Priuli de Pietro, 10 carats,

Pietro Pesaro de Nicolò, 6 carats,

Giovanni Lion de Pietro, et frères, 8 carats.

Société n° 2

Antonio Lion de Pietro, patron,

Alvise Priuli de Pietro, et frères, 10 carats,

Francesco Priuli de Lorenzo, 8 carats,

Francesco Grimani de Pietro, 1 carat,

Pandolfo Morosini de Girolamo, et frères, 5 carats.

Société n° 3

Francesco Contarini d'Alvise, patron,

Alvise Priuli de Pietro, et frères et associés, 12 carats,

Pietro Pesaro de Nicolò, 12 carats.

³ ASV, AC, r. 179, fol. 38-38v°.

⁴ ASV, AC, r. 179, fol. 80-80v°, 81v°; U. Tucci, «Costi...», art. cité.

L'un des exemples les plus intéressants est celui des frères Garzoni fils du procureur Marino qui constituèrent des *maone* à plusieurs reprises avec des partenaires différents. En 1504, d'abord, ils s'associèrent dans deux sociétés de Barbarie avec Marco Antonio Contarini d'Alvise et Giovanni Contarini son fils. La mère de Marco Antonio (Giovanna Zorzi de Luca) était la sœur de la mère de Francesco, Giovanni et Vittore Garzoni (Antonia Zorzi). Ils étaient donc cousins⁵. Cette association se répéta à nouveau en 1505, avec la gestion de deux galères *al trafego*⁶ et en 1508, pour la gestion de deux galères de Barbarie⁷.

Convoi de Barbarie, 1504

Société n° 1

Giovanni Garzoni de Marino, patron, 12 carats,

Francesco Garzoni de Marino, 12 carats.

Société n° 2

Giovanni Contarini de Marco Antonio, patron, 10 carats,

Marco Antonio Contarini d'Alvise, 8 carats,

Francesco Garzoni de Marino, 6 carats,

Francesco Bragadin de Girolamo, garant (époux de Maria, sœur des frères Garzoni).

Convoi al trafego, 1505

Société n° 1

Giulio Lombardo de Leonardo, patron, 4 ducats (beau-frère de Marco Antonio Contarini, qui a épousé Lugrezia Lombardo de Leonardo),

Francesco Garzoni de Marino, 6 carats,

Marco Antonio Contarini d'Alvise, 8 carats,

Giovanni Donato de Tolomeo, 2 carats,

Giovanni Contarini de Marco Antonio, 4 carats.

Société n° 2

Giovanni Contarini de Marco Antonio, patron, 10 carats,

Francesco Garzoni de Marino, 6 carats,

Marco Antonio Contarini d'Alvise, 8 carats.

Convoi de Barbarie, 1508

Société n° 1

Vittore Garzoni de Marino, patron, 12 carats,

Francesco Garzoni de Marino, 12 carats.

⁵ ASV, AC, r. 179, fol. 77, 78v°.

⁶ ASV, AC, r. 179, fol. 89, 90v°.

⁷ ASV, AC, r. 179, fol. 107–107v°.

Société n° 2

Giovanni Contarini de Marco Antonio, patron, 10 carats,

Francesco Garzoni de Marino, 6 carats,

Marco Antonio Contarini d'Alvise, 8 carats.

En 1506, les frères Garzoni constituèrent également une *maona* en s'adjudgeant les trois galères de Barbarie. Ils s'associèrent cette fois-ci avec Donato da Lezze de Michele et Pietro Michiel de Paolo⁸.

*Convoi de Barbarie, 1506**Société n° 1*

Giovanni Garzoni de Marino, patron, 6 carats,

Francesco Garzoni de Marino, 6 carats,

Zaccaria Garzoni de Marino, 6 carats,

Donato da Lezze de Michele, 6 carats.

Société n° 2

Vittore Garzoni de Marino, patron, 12 carats,

Donato da Lezze de Michele, 6 carats,

Giovanni Garzoni de Marino, 6 carats.

Société n° 3

Pietro Michiel de Paolo, patron, 18 carats,

Donato da Lezze de Michele, 6 carats.

Enfin, en février 1519, le procureur Alvise Pisani de Giovanni, par le biais de son fils Giovanni, parvint, si l'on en croit Marino Sanudo, à contrôler les trois galères des Flandres⁹. Les sociétés étaient pourtant constituées d'un nombre élevé de parsonniers : est-ce à dire qu'Alvise Pisani jouissait d'une autorité sur chacun d'eux ? Giovanni Pisani acheta également 6 carats dans chacune des sociétés de Barbarie de cette année-là.

Après 1530, il n'y a pas, à notre connaissance, de mention explicite de *maone* dans les documents d'archives et les délibérations du Sénat n'y font plus référence. Néanmoins, nous l'avons vu, la pratique ne disparut pas puisque les patriciens investisseurs qui se présentaient aux enchères s'arrogeaient parfois toutes les galères du convoi, avant d'en nommer les patrons. Ainsi en fut-il en 1559, lorsque Antonio Donato de Giulio loua les deux galères de Beyrouth, avant sans doute de déléguer le commandement des navires à un ou deux patrons de son choix¹⁰.

⁸ ASV, AC, r. 179, fol. 90, 91–91v°.

⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 26, col. 495, 25 février 1519.

¹⁰ ASV, SMI, r. 2, livre V, fol. 36, 20 mai 1559, Beyrouth.

La mise en commun des dépenses et bénéfices de l'expédition commerciale engendrait parfois des litiges entre les associés et la cour de Petizion était alors saisie¹¹. Ainsi, selon le contrat qui avait été signé en janvier 1505 entre la *fraterna* Garzoni, Donato da Lezze de Michele et Pietro Michiel de Paolo pour les trois galères de Barbarie de 1506, les associés étaient d'accord «*chel tuto andasse a comun beneficio*»¹². Vittore Garzoni, d'abord accrédité en tant que patron, avait laissé sa place à Luca da Lezze, le frère de Donato. Au retour des galères, Vittore déplora les nombreuses erreurs présentes dans les comptes produits par Luca. Il l'accusait d'avoir tenté de lui dissimuler une partie des bénéfices.

En 1508, Girolamo Garzoni de Marino intenta un procès à Marco Antonio Contarini d'Alvise, à propos de 300 ducats que ce dernier lui devait depuis 1494¹³. Le cas était intéressant, puisqu'à cette époque, la *fraterna* Garzoni et Marco Antonio continuaient de s'associer. Comment, dans ces conditions, expliquer la procédure judiciaire ? Il est probable que certains marchands aient utilisé ce moyen pour retarder le remboursement de leurs emprunts et surtout le paiement des taxes. En cas de litige au retour des galères, l'État ne percevait les nolis qu'une fois les comptes entre les associés vérifiés et soldés. On peut donc soupçonner les patriciens d'avoir utilisé la procédure afin de repousser les délais de paiement. Le nouveau procès qui opposa les Garzoni et les Contarini en 1518 semble confirmer cette hypothèse. Cette année-là en effet, Vittore Garzoni de Marino, Giovanni Garzoni de Francesco, son neveu, et Giovanni Contarini de Marco Antonio demandèrent aux *avogadori di comun* de régler le différend qui les opposait. Le sujet de la discorde était une fois de plus les comptes des galères, gérées dans le cadre d'une *maona*¹⁴. Malgré ce procès, ils étaient encore associés dans la gestion des galères quelques années plus tard¹⁵.

Grâce aux *maone*, les gestionnaires les plus influents renforçaient leur position dominante. Face à la diminution du nombre de voyages et donc des profits potentiels, ils tentaient de s'emparer de la gestion de l'ensemble des sociétés et de maintenir leur situation de monopole. Ils

¹¹ Voir J. Shaw, *The Justice...*, *op. cit.* pour d'autres types de conflits liés au marché.

¹² ASV, GP, r. 208, fol. 138, 8 juillet 1507. Il a malheureusement été impossible de trouver le contrat en question. Je ne suis en général pas parvenue à localiser des séries d'actes notariés relatifs aux galères publiques pour la période ici étudiée.

¹³ ASV, GP, r. 210, fol. 1, 23 août 1508.

¹⁴ ASV, AC, *Miscellanea civile*, C 54.3, 25 juin 1518.

¹⁵ Dans les convois à destination de Beyrouth (patron Marco Antonio Zen d'Alvise) et d'Alexandrie (patron Vittore Garzoni de Marino) en 1522.

pouvaient alors plus facilement imposer leurs propres décisions, ce qui explique les efforts des gouvernants pour renforcer la législation contre les *maone*. Ainsi, en 1504, les sénateurs refusèrent d'accréditer Antonio Lion, l'un des patrons des Flandres, car il était soupçonné d'«affinités» avec l'un des autres patrons du convoi. Il fut aussitôt remplacé par un autre patricien¹⁶. L'année suivante, la participation de *maone* aux enchères des galères des Flandres empêcha leur bon déroulement¹⁷. Les gouvernants considéraient avec inquiétude les dommages provoqués par une telle pratique. Antonio Tron, sage du Conseil, tenta de les interdire car «il fallait respecter les prochains voyages et le bénéfice universel»¹⁸. En 1510, les sénateurs jugèrent utile de rappeler une loi datant de 1506, par laquelle il était interdit aux *conventiculi* et aux *maone* de participer aux enchères, en raison du préjudice que cela représentait pour les affaires publiques¹⁹. Les *avogadori* étaient chargés de rappeler cette loi avant chaque séance d'enchères, afin que personne ne puisse prétendre en ignorer les termes.

Les *maone* permettaient également d'affréter des galères pour une somme dérisoire. Les patriciens pouvaient en effet s'entendre préalablement et contrôler indirectement l'adjudication. Marino Sanudo les dénonçait car elles mettaient en péril les ressources de l'État, et il condamnait les alliances frauduleuses entre les clans qui établissaient peu à peu une hégémonie sur la navigation publique. Les deux galères de Barbarie de 1517 ou celles de Beyrouth de 1529 furent par exemple louées pour seulement un ducat chacune, ce qui laisse supposer qu'un accord préalable avait pu être trouvé afin de ne pas dépasser le montant de la première enchère. On retrouve des situations similaires et des montants très faibles à plusieurs reprises, en 1533 par exemple pour les galères de Barbarie, ou en 1549 ou en 1563 pour celles de Beyrouth²⁰.

On peut émettre l'hypothèse que les patriciens associés en *maona* parvenaient à exclure des enchères les concurrents potentiels, en leur proposant de se retirer en échange d'une contrepartie financière ou en faisant simplement pression sur eux. Les enchères n'étaient valables

¹⁶ ASV, SM, r. 16, fol. 44v°, 1^{er} juin 1504.

¹⁷ ASV, SM, r. 16, fol. 60, 25 février 1505.

¹⁸ ASV, SM, r. 16, fol. 60, 25 février 1505.

¹⁹ ASV, SM, r. 17, fol. 111v°, 10 octobre 1510.

²⁰ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 41, 13 février 1533, Barbarie ; livre V, fol. 5, 16 mars 1549, Beyrouth ; livre V, fol. 45v°, 15 mars 1563, Beyrouth.

que si l'ensemble des navires trouvait preneur. Si trois galères étaient proposées mais que seulement deux d'entre elles étaient louées, il fallait procéder à de nouvelles enchères pour tous les navires. Ainsi, en avril 1504, Filippo Morosini fils d'Andrea loua une galère des Flandres. Les autres patriciens lui étant hostiles, ils refusèrent de voyager avec lui. Ils se retirèrent par conséquent des enchères, laissant les deux autres galères sans patron²¹. Tant que Filippo Morosini participerait aux enchères, il était évident que ces dernières n'aboutiraient pas.

En principe, la navigation publique et les enchères garantissaient l'égalité et l'accès de tous les patriciens. Cet idéal théorique demeurait un enjeu idéologique essentiel. Les *maone* et les associations monopolistiques menaçaient la représentation idéale du système. La navigation publique ne remplissait plus sa fonction d'ordre symbolique, celle de permettre l'expression collective d'un intérêt commun qui consolidait l'image d'un patriciat uni et égalitaire. Le fait qu'un petit groupe d'entrepreneurs privés parvienne à imposer son autorité dans le cadre de cette procédure publique constituait une remise en cause fondamentale de l'accord à la base de la navigation publique.

Dissensions et tensions au sein de la communauté marchande

La navigation publique, comme tout système de commerce et d'échange, reposait également sur la confiance réciproque entre les marchands et les gestionnaires des galères. Composante essentielle de l'accord, cette confiance se fondait tout autant sur une norme définie que sur des engagements tacites. De nombreux procès continuaient toutefois d'opposer les différents acteurs de la navigation publique. Le XVI^e siècle n'avait certes pas inventé les procès en matière commerciale, ni les désaccords entre associés²². Toutefois, les plaintes et le contenu même des désaccords à cette époque révèlent des tensions spécifiques liées aux transformations de la navigation publique.

La cour de Petizion était la principale juridiction chargée d'arbitrer les différends dans le domaine, même si d'autres instances la secondaient

²¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 5, col. 20, 19 avril 1503.

²² Pour de très nombreux exemples, voir en particulier D. E. Queller, *The Venetian Patriciate, Reality versus Myth*, Urbana, University of Illinois Press, 1986, en particulier p. 172 et suiv. Voir également J. Shaw, *The Justice... op. cit.*, en particulier p. 19 pour une analyse des disputes et de leurs fonctions sociales.

parfois momentanément²³. En 1512 par exemple, le Collegio statua au sujet des démêlés qui opposaient les marchands et les patrons des galères d'Alexandrie²⁴. Le Grand Conseil lui-même intervenait parfois après la décision des juges²⁵. Le recours à ces diverses institutions montrait toute l'attention que l'État portait à ces discordes et son souci d'y mettre un terme rapide lorsque cela était possible.

L'un des cas les plus fréquents était le désaccord entre les investisseurs d'une société de gestion à propos des comptes de la galère. Comme nous l'avons dit, il y avait sans doute, de la part de certains patriciens, une «instrumentalisation» du procès pour retarder les paiements. Mais en général et de façon plus classique, de nombreuses affaires voyaient les associés s'affronter au sujet des bénéfices à partager. Ainsi par exemple, en 1526, Girolamo Zen de Baccalario, gestionnaire des biens de son frère Carlo, intenta un procès à Pietro Polani de Giacomo. Son frère et Polani s'étaient associés pour l'exploitation d'une galère de Barbarie en 1520, mais une partie des comptes n'avait pas été soldée²⁶.

Les gestionnaires des galères faisaient par ailleurs l'objet de plaintes déposées par des associés «secondaires», ces petits investisseurs qui leur prêtaient quelques ducats dans l'espoir de réaliser de menus bénéfices. Les sommes investies étaient généralement remboursées avec intérêt, un an après le retour des galères. Ainsi, Alvise Lando se présenta en 1508, car il avait prêté 150 ducats à Luca Pisani d'Antonio, l'un des patrons de Barbarie, sans jamais avoir été remboursé en totalité²⁷. Le citoyen Antonio Corona, quant à lui, avait prêté 100 ducats à Giovanni Contarini, patron d'une galère d'Alexandrie (capitaine Marco Gradenigo), mais là encore sans obtenir les dividendes attendus²⁸. En 1522, Fantino et Giacomo Michiel déposèrent une plainte contre Angelo Giustinian d'Alvise, patron d'une galère de Beyrouth en 1515 (capitaine Andrea Marcello). Ils avaient payé les carats et financé de nombreux frais d'exploitation, mais se lamentaient de n'avoir reçu en retour que de l'ingratitude et de n'avoir pas encore réussi à consulter les comptes de la galère²⁹. Nous pourrions multiplier les exemples de

²³ G. Cassandro, «La curia di Petizion e il diritto processuale di Venezia», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. XIX-XX, 1936-37, p. 72-144/p. 1-210.

²⁴ ASV, *CN*, r. 17, fol. 8v^o, 10 mai 1512.

²⁵ ASV, *MC*, *Stella*, r. 24, fol. 158v^o, 3 février 1499.

²⁶ ASV, *GP*, r. 226, fol. 145v^o, 31 octobre 1525.

²⁷ ASV, *GP*, r. 213, fol. 5, octobre 1511.

²⁸ ASV, *GP*, r. 223, fol. 91, 14 octobre 1521.

²⁹ ASV, *GP*, r. 225, fol. 32, 21 juillet 1522.

ce genre d'affaires³⁰. Les retards dans les remboursements ou dans la redistribution des bénéfices semblaient habituels.

Le règlement des affaires prenait parfois plusieurs années, comme le démontre la sentence de 1507, réglant le litige entre le citoyen Giovanni Negro et le noble Tadeo Morosini de Francesco, frère de Marco Antonio patron d'une galère *al trafego* en 1491, au sujet d'une dette non remboursée³¹. De même, en 1521, fut réglé le contentieux entre Giacomo Contarini de Pietro et Sebastiano Dolfín de Daniele, patron d'une galère de Barbarie en 1506 (capitaine Domenico Cappello de Carlo). Giacomo avait prêté plus de 90 ducats à Sebastiano qui, dans l'impossibilité de le rembourser, lui avait assigné un nouveau compte à honorer sur un autre voyage de Barbarie (capitaine Alvise Pizzamano de Francesco), mais il ne l'avait toujours pas remboursé³². De leur côté, les patrons de galères semblaient plus rarement victimes des marchands car le paiement des nolis était exigé au moment du chargement et il était rare que le fret ne fût pas acquitté.

Les affaires s'inséraient dans un entrelacs de relations économiques complexes et entrecroisées, et la multitude des agents et intermédiaires impliqués rendaient parfois les procès inextricables. En 1526, le procureur Alvise Pasqualigo présenta une requête à la cour contre Lorenzo Mocenigo de Girolamo, patron d'une galère de Beyrouth (capitaine Nicolò Trevisan). Lorenzo Mocenigo avait emprunté la somme de 438 ducats au citoyen Giacomo Morato de Bartolomeo, s'engageant à le rembourser dans un délai d'un an après le retour. Comme cela se pratiquait fréquemment, Giacomo Morato avait revendu le bon à Alvise Pasqualigo, qui ne parvenait cependant pas à obtenir le remboursement, malgré ses fréquentes démarches auprès des garants du patron, Marco Antonio Contarini d'Andrea et la *fraterna* de Giovanni Francesco Mocenigo de Leonardo³³.

³⁰ ASV, *GP*, r. 228, fol. 59, 11 mai 1527: Almorò Pisani de Girolamo demande à Francesco Mocenigo de Girolamo, patron d'une galère de Beyrouth, de lui rembourser un prêt de 175 ducats. ASV, *GP*, r. 228, fol. 80, 20 juillet 1527: Girolamo Erizzo de Giovanni avait avancé 150 ducats à l'autre patron du convoi, Lorenzo Mocenigo de Girolamo, contre la promesse que le fils de Girolamo Erizzo, Francesco, serait embauché comme *scrivanello*. Quatorze mois après le retour des galères, l'argent n'avait toujours pas été remboursé. ASV, *GP*, r. 228, fol. 190, 26 octobre 1528: Nicolò Zon de Matteo réclame plus de 500 ducats à Angelo Michiel de Girolamo et à Marco Antonio Contarini d'Andrea, les deux investisseurs d'une galère de Beyrouth.

³¹ ASV, *GP*, r. 209, fol. 86, 1507.

³² ASV, *GP*, r. 223, fol. 63, 3 juin 1521.

³³ ASV, *GP*, r. 226, fol. 188, 3 septembre 1526.

La complexité des procès était liée à la multitude des protagonistes qui s'affairaient traditionnellement autour de la gestion des *mude* : les patrons et investisseurs des galères, les marchands embarqués, ceux restés à Venise et ceux résidant outre-mer, les représentants des intérêts vénitiens dans les ports étrangers. Ces derniers, *fattori* et autres commis, participaient en effet du désordre général. Domenico da Molin, consul de retour de Damas en 1548 demanda à ce que ceux de Tripoli et de Syrie soient approuvés par le Sénat avant leur départ, et qu'ils soient des patriciens ou des « *buoni et originali cittadini* ». Selon lui, il fallait éviter que quiconque puisse assumer cette fonction, car ceux qui l'assuraient alors faisaient preuve de peu d'attachement pour le commerce, n'étant intéressés qu'à leur propre intérêt³⁴. Le gouvernement était soucieux de trouver des parades législatives et produisait des règlements spécifiques en fonction des fraudes constatées.

Les textes des *incanti* sont à ce titre très révélateurs. Traditionnellement, ils étaient constitués des clauses commerciales : escales, délais, marchandises, etc., relevant davantage de prescriptions que d'interdictions³⁵. Au cours du XVI^e siècle, les *incanti* devinrent des textes qui proscrivaient bien plus qu'ils ne rappelaient les recommandations habituelles. Celles-ci étaient en effet rapidement évoquées par une formule d'usage au début du texte : quelques lignes suffisaient souvent à préciser que les galères « toucheront les escales et lieux habituels » et selon les procédures ordinaires³⁶. Le texte ressemblait davantage à une liste des procédures interdites et illégales. Il est ainsi révélateur que les *incanti* de la fin du XV^e siècle occupaient rarement plus d'un folio recto verso, alors que ceux des années postérieures à 1540 en occupaient bien souvent trois ou quatre, conséquence de la multiplication des clauses spécifiques et particulières relatives aux différentes fraudes constatées par les gouvernants.

Les termes de l'accord entre les gestionnaires des galères, leurs associés et les marchands reposaient sur une offre de service en échange d'un paiement. Les procès commerciaux révèlent la fragilité de cet accord. Un arsenal législatif complexe encadrait pourtant l'organisation des convois de galères, afin d'éviter ce type d'événements. Il n'en était pas pour autant respecté.

³⁴ ASV, CR, b. 61, fol. 71v^o, 19 avril 1548.

³⁵ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 57 et suiv.

³⁶ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 5, 7 février 1527, Beyrouth.

L'équipage des galères : rameurs, officiers de bord et nobili da poppa– *Rameurs*

Si la navigation publique représentait une organisation profitable pour les patriciens et plus largement l'ensemble des marchands de la cité, elle était également la principale source de revenus de nombreux *popolani* dont l'activité professionnelle était liée à la navigation des galères. Dans la lagune, les travailleurs du port, les *arsenalotti*, et les hommes d'équipage constituaient autant de *popolani* dont le travail était plus ou moins directement lié à l'activité des galères marchandes. Dans les colonies vénitiennes, en Dalmatie et en Grèce en particulier, le service à bord des galères représentait également une source importante de revenus.

Au XVI^e siècle, plusieurs problèmes se posèrent d'abord au sujet des salaires. En effet, la réquisition des galères en 1499–1500 modifia les conditions de recrutement des rameurs et des autres hommes d'équipage. L'État prenait à sa charge la rétribution de la chiourme pendant toute la durée du service des galères dans la flotte armée. En revanche, les patrons devaient payer les rameurs durant le reste du voyage. Les rameurs des galères *da mercato* étaient ordinairement payés 8 livres par mois, à la fin du XV^e siècle³⁷. Avec la réquisition des navires, ils furent obligés de servir comme soldats et réclamèrent donc le même salaire que la chiourme des navires armés, soit 12 livres mensuelles³⁸. Par la suite, ils refusèrent de voir leur rétribution passer à nouveau à 8 livres, alors qu'ils continuaient, par exemple, à défendre les galères contre les corsaires, ce qui légitimait à leurs yeux le maintien d'un salaire élevé. Les marins, déterminés, réussirent même à retarder le départ des galères *da mercato* en mai 1500, attendant l'augmentation réclamée³⁹.

Néanmoins, les patrons étaient hostiles à cette hausse de salaire. En 1500, les trois galères *al trafego* ne trouvèrent pas preneurs, malgré les augmentations successives de la subvention. Les patriciens attendaient la suppression de l'article concernant la rémunération des *galeotti* et ce fut seulement après cette suppression qu'ils acceptèrent de participer aux enchères⁴⁰. En 1501, ils s'opposèrent ouvertement à toute augmen-

³⁷ Pour les salaires à bord des galères marchandes et pour une comparaison plus générale avec les salaires usuels à Venise, voir B. Pullan, «Wage-earners...», art. cité; U. Tucci, «Costi...», art. cité; E. Zille, «Salari...», art. cité.

³⁸ M. Aymard, «La leva...», art. cité, p. 438; B. Doumerc, «La crise...», art. cité, p. 617.

³⁹ ASV, SM, r. 15, fol. 12v^o, 11 mai 1500.

⁴⁰ ASV, SM, r. 15, fol. 50–50v^o, 11 janvier 1501.

tation, prétextant que les charges qu'ils supportaient étaient déjà trop élevées. La Seigneurie tentait de trouver des solutions afin de mettre un terme aux querelles entre les patriciens gestionnaires et les hommes d'équipage, mais la tâche était difficile. Deux ans plus tard, la question des salaires n'était toujours pas résolue. Les patrons cherchaient encore à verser une paie inférieure à celle prévue par la loi, et tentaient, en outre, d'embaucher un nombre limité d'hommes d'équipage, mettant ainsi en péril la sécurité des embarcations⁴¹.

Le retard dans le paiement des salaires représentait également un problème fréquent. En octobre 1498, la chiourme et les officiers des galères de Barbarie se pressèrent sur les marches du Palais ducal pour réclamer leur dû car ils n'avaient toujours pas été payés⁴². Les sénateurs exigèrent la saisie immédiate des nolis afin de pouvoir satisfaire les plaignants et demandèrent l'éventuelle participation financière des garants des patrons. Ces derniers intervinrent alors et parmi eux Benedetto Giustinian, qui était également sage de Terre Ferme⁴³. Il incarnait l'ambiguïté typique des patriciens puisque ses intérêts propres, en tant que sociétaire d'une galère de Barbarie, étaient en contradiction avec ceux des rameurs qu'il aurait théoriquement dû défendre en tant que gouvernant. Le Sénat continuait de menacer les patrons de peines diverses. En 1500, par exemple, ces derniers risquèrent de se voir retirer le droit d'être patron s'ils n'avaient pas versé les 12 lires de salaire mensuel prévues par la loi⁴⁴. Luca Pisani de Nicolò, patron de Barbarie en 1508, et ses principaux garants et associés, furent informés qu'ils seraient condamnés s'ils s'entêtaient à ne pas vouloir payer les *galeotti* – «*poveri homeni*» – attitude jugée «impie et inhumaine»⁴⁵. En 1519, les *avogadori* allèrent même jusqu'à refuser d'enregistrer les sociétés du convoi de Barbarie tant que les patrons n'auraient pas payé les galériens du voyage précédent⁴⁶.

⁴¹ ASV, SM, r. 16, fol. 8, 17 juin 1503.

⁴² ASV, SM, r. 14, fol. 165, 19 octobre 1498; Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 27, 11 octobre 1498. L'image des habitants se pressant devant les marches du Palais ducal est récurrente dans les documents de l'époque et symbolise la protestation collective, généralement justifiée aux yeux des sénateurs («*le querelle et exclamation fano ogni zorno ale scalle del palazzo nostro le povere zurme e homini da capo*»).

⁴³ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 51, 19 octobre 1498.

⁴⁴ ASV, SM, r. 15, fol. 19v°, 4 juin 1500.

⁴⁵ ASV, SM, r. 17, fol. 57, 6 juin 1509. Voir également R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 48–49.

⁴⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 27, col. 180, col. 182, avril 1519.

Afin d'améliorer les délais de paiement, la procédure était fréquemment rappelée dans les *incanti*, comme par exemple celui des galères d'Alexandrie de 1526 qui précisait les modalités de vérifications des comptes, pour éviter tout retard dans le paiement de la chiourme et dans le règlement des affaires commerciales⁴⁷. Tous ces efforts n'enrayèrent pas les problèmes, et encore en 1565, les sénateurs dénoncèrent «l'indignité publique» provoquée par la présence, devant le Palais ducal, des officiers et de la chiourme de la galère Contarina revenue d'Alexandrie⁴⁸. Le patron, Alvise Contarini de Fantin et ses garants, Nicolò Dolfin de Giacomo et Giulio Zorzi de Marco Antonio furent menacés de bannissement s'ils ne les payaient pas au plus vite.

Qu'ils soient ou non à rapprocher de la question des salaires, plusieurs cas d'indiscipline à bord des galères se posèrent durant la période qui nous intéresse⁴⁹. En 1500, le capitaine des galères *al trafego* fut obligé de reconduire le convoi à Venise en raison de la rébellion des rameurs. En 1518 également, après la mort du capitaine des Flandres, la chiourme se souleva. Il fallut procéder au plus vite à l'élection d'un nouveau capitaine afin de rétablir la situation⁵⁰. En 1533, les sénateurs apprirent les «*molti insulti de galioti*» contre le capitaine des galères des Flandres et les patrons⁵¹.

Les tensions pouvaient être vives, comme en mai 1504, alors que les galères de Barbarie étaient sur le point de partir. Les membres d'équipage et les officiers qui avaient été recrutés et avaient reçu une part de leur paie ne se présentèrent pas à l'embarquement, provoquant un retard conséquent⁵². En outre, les officiers et les marins des galères marchandes avaient également pris la mauvaise habitude de quitter le navire une fois arrivés en Istrie, sur le chemin du retour⁵³. Leur absence mettait en péril la sécurité des navires, surtout lorsque celle-ci était déjà menacée par des chargements trop importants. Les *incanti* veillaient

⁴⁷ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 4v^o, 9 octobre 1526, Alexandrie.

⁴⁸ ASV, *SM*, r. 37, fol. 67–67v^o, 6 août 1565.

⁴⁹ Voir également, pour des cas durant la période précédente, A. Ducellier *et al.*, *Les chemins...*, *op. cit.*, p. 158 et suiv.; S. Piasentini, «La setta di Londra: un ammutinamento di ciurma veneziane del 1396», *Studi Storici*, 2, avril-juin 1996, p. 513–540.

⁵⁰ ASV, *SM*, r. 19, fol. 73v^o, 2 octobre 1518. Le capitaine est Andrea Priuli d'Alvise.

⁵¹ ASV, *SM*, r. 22, fol. 161v^o, 23 janvier 1533; voir également ASV, *SM*, r. 22, fol. 192v^o, 9 juin 1533, au sujet des galères de Barbarie et de la défaillance de nombreux marins.

⁵² ASV, *SM*, r. 16, fol. 42v^o, 17 mai 1504.

⁵³ Voir par exemple le cas des *nobili da poppa*: ASV, *SM*, r. 25, fol. 81, 9 août 1539.

pourtant à interdire une telle pratique⁵⁴, et le capitaine recevait l'ordre de vérifier, à l'arrivée des galères, la liste de l'équipage et la présence de tous les hommes⁵⁵. Il fallait de même interdire que les rameurs ne passent la nuit à terre, et les *incanti* leur rappelaient l'obligation de dormir à bord⁵⁶. Le dernier *incanto* des galères d'Angleterre mit aussi en garde les hommes d'équipage contre toute tentative d'association et de *conventicula*, visant à élire l'un d'entre eux «chef des *gallioti*», pratique qui s'était semble-t-il instituée dans le port de Southampton⁵⁷.

Ces difficultés s'inséraient dans le cadre plus général de la dépréciation progressive du métier de rameur et du problème, déjà ancien, du recrutement des équipages⁵⁸. Le secteur attirait de moins en moins de *popolani*, et la perte des colonies vénitiennes diminuait le volume de la main-d'œuvre disponible. Le gouvernement cherchait à remédier à ces problèmes en embauchant des rameurs en Terre ferme⁵⁹. Toutefois, les recrutements dans les provinces sous domination n'eurent pas toujours des résultats concluants. Ces nouveaux rameurs manquaient d'expérience et ne s'inscrivaient pas, à l'inverse de leurs homologues vénitiens, dalmates ou grecs, dans une tradition maritime et dans un habitus indispensables pour supporter ces longs voyages, dans des conditions souvent difficiles. À Venise, une telle issue avait été pressentie, et les critiques furent nombreuses contre ces équipages peu qualifiés, même si l'expérience fut poursuivie par la suite⁶⁰. En février 1501, les sénateurs publièrent un décret incitant les personnes condamnées à une amende ou à une peine d'emprisonnement, à servir dans la flotte armée en échange d'un allègement de leur peine⁶¹. La vogue des condamnés se mettait progressivement en place⁶². Là encore, des protestations

⁵⁴ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 3, 18 avril 1526, Beyrouth; fol. 44v°-fol. 45, 28 janvier 1532, Angleterre; fol. 74v°, 10 mars 1544, Beyrouth.

⁵⁵ ASV, *SMI*, r. 2, livre V, fol. 3, 31 janvier 1548, Alexandrie.

⁵⁶ ASV, *SMI*, r. 2, livre V, fol. 2, 31 janvier 1548, Alexandrie.

⁵⁷ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 44v°, 28 janvier 1533, Angleterre.

⁵⁸ M. Aymard, «La leva...», art. cité; F. C. Lane, «Wages...», art. cité; D. Stöckly, *Le système...», op. cit.*, p. 316 et suiv.; A. Tenenti, *Cristoforo...», op. cit.*, p. 64 et suiv.

⁵⁹ ASV, *ST*, r. 13, fol. 117v°, 18 février 1500; ASV, *SM*, r. 15, fol. 26, 23 juillet 1500; M. Aymard, «La leva...», art. cité, p. 439 et suiv.

⁶⁰ Voir par exemple ASV, *SM*, r. 23, fol. 59v°-60, 29 septembre 1534.

⁶¹ ASV, *SM*, r. 15, fol. 56v°, 12 février 1501.

⁶² M. Aymard, «La leva...», art. cité, p. 463; M. Aymard, «Chiourmes...», art. cité; R. Romano, «Aspetti...», art. cité, p. 45 et suiv.; A. Tenenti, *Cristoforo...», op. cit.*, p. 78 et suiv.; A. Viario, «La pena della galera. La condizione dei condannati a bordo delle galere veneziane», G. Cozzi (éd.), *Stato, società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. XV-XVIII)*, Rome, Jouvence, 1980, p. 379-430.

s'élevèrent contre l'incapacité des prisonniers. En juin 1533, certains sénateurs proposèrent de faire appel aux «pauvres *puti* des hôpitaux» pour servir à bord des navires armés⁶³. En 1537, au moment de la guerre contre les Turcs, ce furent les *barcaruoli* des *traghetto* qui furent appelés à «*andar in galea*»⁶⁴.

En 1545, la galère des condamnés fut instituée. Certaines galères étaient désormais manœuvrées par des forçats. Néanmoins, le phénomène resta marginal et ne toucha pas les galères marchandes. Dans la seconde moitié du siècle, le service des condamnés se généralisa dans toute la Méditerranée, mais ce fut seulement à la fin du siècle que la question revêtit un véritable enjeu politique⁶⁵. Il n'est qu'à lire la description de Tommaso Garzoni dans sa fameuse *Piazza universale*, publiée pour la première fois en 1585, qui décrit les «forçats, c'est-à-dire les galériens, [...], vauriens qui ont plus besoin de coups de bâtons que de pain»⁶⁶.

Les symptômes de la détérioration du système de la navigation publique transparaissent donc dans ces difficiles relations entre les patrons des galères et les équipages. Les conditions traditionnelles de recrutement n'étaient plus assurées. Le manque de volontaires ainsi que les revendications des rameurs étaient un signe supplémentaire que le système ne faisait plus l'unanimité au sein de la population vénitienne.

– *Officiers de bord*

Les officiers et techniciens de bord étaient recrutés parmi un groupe professionnel aux limites plus claires qui subit directement les conséquences de la diminution du nombre de voyages. En effet, en 1515, selon une délibération du Sénat : «Il se trouve en notre ville de nombreux marins qui ont été officiers de galères et de nef qui, en partie à cause de leur âge décrépi, en partie parce que les galères ne naviguent pas autant qu'elles en avaient l'habitude, se trouvent réduits à une

⁶³ ASV, SM, r. 22, fol. 197v°, 26 juin 1533.

⁶⁴ ASV, SM, r. 24, fol. 58, 7 juillet 1537. À cette occasion, les *barcaruoli* demandèrent à pouvoir laisser leurs embarcations à l'intérieur de l'Arsenal, pendant la durée de leur service à bord des galères.

⁶⁵ R. Romano, «Aspetti...», art. cité, p. 45. Voir aussi ASV, SM, r. 39, fol. 94v°, 22 août 1569 ; J. Glete, *Warfare...*, *op. cit.*, p. 54 et suiv.

⁶⁶ Tommaso Garzoni, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Venise, Giovanni Battista Somasco, 1587, fol. 374.

grande pauvreté⁶⁷ ». En 1533, le Sénat évoqua la plainte des écrivains de bord (*scrivani delle galie grosse*) qui subissaient eux aussi directement les conséquences de la réduction du nombre de galères⁶⁸. Un délai de « contumace » d'un an fut dès lors instauré, interdisant à tout écrivain de reprendre la mer au cours de l'année suivant le retour des galères. Cette loi fut renouvelée en 1548 pour les mêmes raisons : « la navigation de nos galères du marché s'étant réduite au seul voyage de Beyrouth », il était nécessaire que tous les hommes d'équipage – amiraux, hommes du conseil, *comiti*, *paroni*, *penesi*, rameurs et autres *maestranze* – respectent un délai d'un an avant d'occuper le même office à bord des galères ; ils pouvaient néanmoins occuper un autre poste⁶⁹.

Paradoxalement, dans le même temps, les gouvernants déploraient également le manque de professionnalisme et de compétence technique des équipages. En 1534, un décret du Sénat se fit l'écho de l'inquiétude des capitaines de convoi. Ils avaient en effet expliqué qu'à bord des galères, « très peu de marins avaient le moindre désir d'apprendre à *mettere il compasso* sur la carte, pour savoir et connaître le chemin des galères, [...], ce qui est la principale chose que devrait connaître un marin »⁷⁰. Giacomo Priuli de Michele, capitaine du convoi de Beyrouth de 1548, insistait sur l'attention qu'il fallait porter à la formation des officiers de bord⁷¹. Une autre difficulté provenait du fait que les techniciens, à l'image des patrons, se faisaient en effet remplacer juste avant le départ des galères, sans pour autant que leur remplaçant ne présente ni les mêmes garanties, ni la même expérience⁷². De la même façon, l'amiral et les autres officiers avaient pris la mauvaise habitude d'abandonner les galères pour rejoindre Venise avant leur arrivée au port, laissant ainsi les navires sans encadrement⁷³.

Ces équipages peu qualifiés représentaient un danger supplémentaire pour les galères. Les sénateurs exigèrent donc que leurs compétences techniques, et en particulier celles des parons, homme du conseil et *comito*, fussent contrôlées avant le départ. Des propositions furent faites afin d'imposer des réquisits minimums aux hommes d'équipage : l'em-

⁶⁷ ASV, *ST*, r. 19, fol. 41, 1^{er} septembre 1515.

⁶⁸ ASV, *SM*, r. 22, fol. 175, 5 mars 1533.

⁶⁹ ASV, *SM*, r. 29, fol. 192, 7 mai 1548.

⁷⁰ ASV, *SM*, r. 23, fol. 54v^o, 19 septembre 1534.

⁷¹ ASV, *CR*, b. 61, fol. 76v^o, 11 mars 1549.

⁷² ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 75, 10 mars 1544, Beyrouth.

⁷³ ASV, *SMI*, r. 2, livre V, fol. 15v^o, 24 mars 1553, Beyrouth ; fol. 18v^o, 9 février 1553, Beyrouth.

barquement sur les galères aurait ainsi été subordonné à une expérience antérieure, sur les galères légères ou sur les nefes privées. Mais de telles exigences étaient sans doute trop compliquées à faire respecter et les sénateurs rejetèrent finalement ces propositions⁷⁴. De même, l'élection des officiers était censée permettre la sélection des hommes d'équipage les plus compétents et fiables, afin d'éviter de tels désagréments. Le Collegio les soumettait également à un vote d'approbation⁷⁵. Vincenzo Zantani, capitaine en 1525, louait cet usage, car cela garantissait le recrutement d'un personnel qualifié⁷⁶. Toutefois, l'élection des officiers pouvait, à son tour, donner lieu à des pratiques douteuses provoquant «l'indignité de notre État»⁷⁷. Ainsi, à l'occasion de l'élection des officiers de bord, écrivain et *maistranze*, certains patriciens se rendaient au Palais ducal afin de faire pression sur les gouvernants et favoriser l'un ou l'autre des candidats. Le but, pour les patrons, était semble-t-il de disposer d'un équipage soumis et fidèle. On a vu l'importance de l'écrivain de bord, et on imagine combien sa complicité pouvait être utile pour favoriser les affaires des patrons. Pour éviter ce type de problème et la pression des patriciens, le Sénat proposa l'isolement des candidats et la présence du seul capitaine du convoi lors de l'élection. De même, celui-ci aurait désormais pour tâche de mentionner les officiers de bord lors de son traditionnel rapport au retour des galères, donnant ainsi ou pas son approbation pour leur navigation future⁷⁸.

— *Nobili da poppa*

Une charge spécifique était réservée aux patriciens eux-mêmes : il s'agissait de celle de *nobili da poppa* ou arbalétriers, qui étaient à l'origine chargés de défendre les galères marchandes au cours de leur navigation⁷⁹. Choisis parmi les jeunes patriciens âgés de plus de 18 ans, ils embarquaient pour prendre part à la défense du navire en cas d'attaque. La fonction avait été créée pour permettre aux jeunes de faire

⁷⁴ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 61v°, 9 mars 1536, Beyrouth.

⁷⁵ Voir par exemple ASV, CN, r. 17, fol. 56, 24 juin 1513 ; r. 26, fol. 5, 26 mars 1546.

⁷⁶ ASV, CR, b. 61, fol. 24, 28 avril 1525.

⁷⁷ ASV, SM, r. 22, fol. 177, 15 mars 1533.

⁷⁸ ASV, SM, r. 22, fol. 177, 15 mars 1533.

⁷⁹ F. C. Lane, «La balestra nella rivoluzione nautica del Medioevo», *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Turin, Einaudi, 1983, p. 240–250 ; E. Zille, «I balestrieri della pope», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CLXXVII, 1994, p. 5–38 ; J.-C. Hocquet, «La gente...», art. cité, p. 510 et suiv. ; D. Jacoby, «Les gens...», art. cité, p. 196 et suiv. Voir également ce qui est dit à ce propos par M. Sanudo, *De origine...*, *op. cit.*, p. 13v°.

leur apprentissage de la mer, tout en les écartant de l'oisiveté, et avait progressivement évolué vers une assistance aux gentilshommes appauvris. Ainsi l'expliquait un préambule d'un décret du Grand Conseil en 1501 :

Nos très sages aïeux, avec grande considération et respect, ont voulu donner des moyens à nos pauvres gentilshommes, en leur permettant de naviguer afin qu'ils s'adaptent à l'exercice maritime, sur lequel a toujours reposé notre État et y repose encore ; cette fonction s'est révélée très utile et fructueuse, tant pour la marine que pour la subsistance de nombreuses familles pauvres, qui par le biais de ces charges d'arbalétriers, ont pu trouver de quoi vivre⁸⁰.

Marino Sanudo décrit lui aussi la fonction comme revenant à des « *poveri zentilhomeni* », appelés « *nobeli de galia* » ou arbalétriers⁸¹. En 1545 encore, les sénateurs rappelaient que cette fonction visait à « permettre à la jeunesse de nos nobles de se détourner de l'oisiveté »⁸².

Nous disposons d'une liste portant 394 mentions de jeunes patriciens élus à cette fonction de 1500 à 1525⁸³. Nous avons d'abord tenté de vérifier l'hypothèse selon laquelle cette fonction aurait été la première étape d'une carrière maritime, qui entraînerait les patriciens vers la charge de patron, puis celle de capitaine⁸⁴. Mais nous constatons que parmi les 394 arbalétriers mentionnés, seuls six devinrent patrons, à supposer qu'il ne s'agit pas d'homonymes⁸⁵. En outre, seuls 17 arbalétriers au total participèrent par la suite aux sociétés de gestion des galères, en tant que patron, garant ou investisseur, et sauf rares exceptions, leurs

⁸⁰ ASV, MC, *Stella*, r. 24, fol. 181, 28 août 1501.

⁸¹ M. Sanudo, *De origine...*, *op. cit.*, c. 13v°.

⁸² ASV, SM, r. 28, fol. 39, 25 juin 1545.

⁸³ ASV, AC, r. 179, fol. 153–193. Ainsi, 239 jeunes ont été élus de 1500 à 1505, et 101 de 1506 à 1511. Puis les élections se sont faites plus rares, en raison du nombre trop élevé d'arbalétriers dans l'attente de prendre la mer. Les *mude* étaient en effet de moins en moins fréquentes. Seuls 21 patriciens furent élus en 1519 et 33 en 1525.

⁸⁴ D. Stöckly, *Le système...*, *op. cit.*, p. 295 et suiv. Pour effectuer cette comparaison, il a bien entendu fallu tenir compte du délai de 10 ans qui s'écoulait entre le moment où un jeune avait l'âge d'être arbalétrier et celui où il atteignait les 30 ans exigés pour être patron.

⁸⁵ Donato Corner d'Alvise, élu arbalétrier en 1519, est patron d'une galère de Beyrouth en 1531. Giorgio Donato de Marco Antonio, élu arbalétrier en 1510, est patron d'une galère d'Alexandrie en 1525. Giovanni Battista Grimani de Domenico, arbalétrier en 1511, est patron vers l'Angleterre en 1529. Alvise Loredan de Matteo, arbalétrier en 1502, est patron l'année suivante (Alexandrie). Nicolò Mocenigo de Girolamo est arbalétrier en 1519 et patron en 1543 (Beyrouth). Orsato Priuli de Marino, arbalétrier en 1502, est patron en 1512 (Beyrouth).

participations demeuraient marginales⁸⁶. Par ailleurs, de nombreuses *ca'* et rameaux largement représentés dans la liste des arbalétriers – Belegno, Celsi, Cigogna par exemple – n'apparaissaient jamais ou presque dans les sociétés de gestion de l'époque. L'inverse se vérifie également, et les patronymes récurrents parmi les gestionnaires de la navigation publique étaient absents des listes d'arbalétriers.

Ainsi, à cette époque, la fonction d'arbalétrier restait effectivement réservée à de jeunes patriciens sans fortune, qui avaient besoin d'un salaire pour survivre. Elle représentait l'une des formes d'assistance offertes aux nobles appauvris de la cité, relevant de l'une des fonctions de l'État, qui était d'assister les patriciens « honorables » qui en faisaient la demande. Par ailleurs, le Sénat affirmait que c'était le moyen d'éviter l'oisiveté des jeunes patriciens, et donc d'empêcher les désordres. Les charges de *nobili da poppa* entraient donc dans la logique publique de préservation des intérêts de la classe dominante.

Les charges étaient souvent accordées lorsque la Seigneurie voulait récompenser une attitude valeureuse ou un service rendu à l'État. C'est ce qui était affirmé dans un décret de 1498, par lequel le Grand Conseil accordait des postes d'arbalétriers aux fils de Bernardo Cigogna, le capitaine des galères de Barbarie qui avait trouvé la mort lors d'une attaque du corsaire Pedro Navarro⁸⁷. Les patriciens dans des situations financières particulièrement difficiles pouvaient ainsi compter sur l'aide de l'État. Giovanni Orio de Pietro exposa au Grand Conseil sa situation dramatique : père de famille nombreuse, son épouse enceinte, il était, avec toute sa famille, à bord d'une galère qui avait fait naufrage, perdant lors de l'événement tous ses biens⁸⁸. Son fils, quant à lui embarqué sur une galère des Flandres, avait également tout perdu. Des postes d'arbalétriers furent concédés aux membres de sa famille pour une durée de quatre ans.

Cependant, le nombre de *mude* ne cessant de diminuer, la distorsion entre l'offre et la demande s'accroissait. En 1506, le Sénat fut obligé de légiférer⁸⁹. À cette date, 292 *nobili da poppa* avaient été élus par la Quarantia criminale et attendaient de pouvoir embarquer. Certains

⁸⁶ Les données sur les investisseurs ont été vérifiées pour la seule période 1495–1529. C'est le cas par exemple de Marco Antonio Contarini d'Andrea, arbalétrier en 1502.

⁸⁷ ASV, MC, *Stella*, r. 24, fol. 154, 29 juin 1498.

⁸⁸ ASV, MC, *Stella*, r. 24, fol. 149v°, 8 janvier 1498.

⁸⁹ ASV, SM, r. 16, fol. 102v°, 22 avril 1506. Le décret est repris dans ASV, *Quarantia criminale*, b. 22, fol. 7v°.

d'entre eux, qui occupaient depuis d'autres fonctions, cherchaient alors à «revendre» leur poste, bien que cela fût interdit. Le Sénat suspendit donc toute élection d'arbalétrier jusqu'à nouvel ordre. Dans les années qui suivirent, le problème se posa à nouveau. La peur de voir les protestations s'accroître incita cependant à élire de nouveaux *nobili da poppa*, et le Conseil des Quarante fut contraint de confirmer leur élection⁹⁰. Par la suite, le flux se tarit. En 1535, soit dix ans après la loi de 1525 qui visait à limiter une fois de plus le nombre de *nobili da poppa*, il fut décidé de procéder à l'élection de cent nobles supplémentaires «de façon que nos pauvres gentilshommes qui attendent un tel bénéfice avec autant d'espoir continuent de naviguer»⁹¹. Puis à nouveau en 1545, un long préambule rappela «l'immense bénéfice public comme celui des particuliers» de ces gentilshommes qui assurent la sécurité des navires vénitiens et l'importance qu'il y avait à ne pas laisser tomber l'usage en désuétude «de façon à ce que nos nobles ne passent pas leur jeunesse dans l'oisiveté mais dans un exercice honorable et utile»⁹². La navigation, prévue tout autant sur les galères marchandes que sur les galères légères et les nefes leur permettait ainsi de «sustenter leur famille». De nouvelles élections furent prévues, l'âge étant désormais limité à 15 ans et les contrôles strictement définis. Dans le même temps, les gouvernants cherchaient à améliorer l'armement à leur disposition⁹³. Au moment de la guerre de Chypre, ils continuaient de légiférer en la matière, leurs décisions s'appliquant désormais davantage aux galères armées qu'à celles destinées au commerce⁹⁴.

Les *nobili da poppa* se rendaient eux aussi coupables de comportements illicites. Une fois élus, certains nobles n'embarquaient finalement pas à bord des galères, laissant celles-ci naviguer sans le nombre prévu d'officiers⁹⁵. L'usage mettait une fois de plus en péril la sécurité et la défense des galères. Il révèle en outre les difficultés chroniques dont souffrait le

⁹⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 27, col. 561–62, 13 août 1519.

⁹¹ ASV, SM, r. 23, fol. 112v°, 16 juillet 1535.

⁹² ASV, SM, r. 28, fol. 60–61v°, 29 juin 1545. À propos de l'assistance de l'État vénitien aux pauvres gentilshommes, cf. D. S. Chambers, B. Pullan, *Venice. A Documentary History, 1450–1630*, Oxford, Blackwell, 1992, p. 53. En 1551, un décret du Sénat rappelle la loi du 29 juin 1545 au sujet de l'élection «*di nobili che havessero ad andar sopra le galie da mercato, et galie sottil et navi*» (ASV, SM, r. 31, fol. 100, 23 mars 1551).

⁹³ Voir par exemple, ASV, CR, b. 61, fol. 76v°, 11 mars 1549, ce que dit à ce sujet Giacomo Priuli de Michele, le capitaine des galères de Beyrouth.

⁹⁴ ASV, SM, r. 39, fol. 224, 24 mai 1570.

⁹⁵ ASV, SM, r. 22, fol. 174v°, 1^{er} mars 1533.

système de la navigation publique, y compris dans le domaine du recrutement des équipages, rameurs, officiers de bord ou *nobili da poppa*.

2. «*Les fraudes que commettent les patrons, qui recherchent seulement leur intérêt particulier*⁹⁶.»

L'accord sous-tendant la navigation publique constituait un cadre théorique et idéal que venait renforcer un arsenal législatif précis visant à combattre les fraudes et autres agissements illicites dévoyant l'organisation. Par définition, ces normes étaient l'objet de contestations, de contournements et de transgressions⁹⁷. Au XVI^e siècle, ces pratiques se poursuivaient, mais dans un contexte politique et économique par ailleurs peu favorable à la navigation publique, ce qui aggravait d'autant les difficultés du secteur.

Devenir patron de galère

Les patriciens recourraient à différentes stratégies afin de s'assurer le contrôle des galères. L'ensemble de la procédure administrative visant à organiser les voyages donnait ainsi lieu à des contournements, d'ampleur variée, des règlements en vigueur. Durant la période s'étendant des enchères, qui avaient lieu au printemps, au départ des navires, en général à la fin de l'été, les patriciens avaient plusieurs mois pour préparer le voyage, et mettre en œuvre divers moyens de pression.

En premier lieu, après la constitution de la société de gestion et d'exploitation de la galère, les patrons se présentaient au Sénat pour attester de leur âge – 30 ans révolus – et être accrédités. La composition de la société de gestion, ainsi que la viabilité du montage financier étaient vérifiées par les *avogadori di comun*, avant que le Sénat n'avalise leur décision. Les patrons tardaient fréquemment à se présenter au Sénat afin d'être approuvés (*approbati*), entravant ainsi le bon déroulement de la procédure, et provoquant souvent des retards. En juin 1498 par exemple, les patrons des galères des Flandres n'avaient toujours pas

⁹⁶ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 101v^o, 28 janvier 1532, Angleterre.

⁹⁷ D. E. Queller, *The Venetian...*, *op. cit.*

comparu devant les sénateurs qui furent contraints de leur accorder un délai supplémentaire de trois jours⁹⁸.

Le problème de l'âge des patrons devint particulièrement vif au début du XVI^e siècle. En effet, de jeunes patriciens se présentaient au Sénat afin de devenir patron sans avoir atteint les 30 ans exigés. Ils étaient nombreux à tenter leur chance et à louer une galère malgré leur jeune âge. Devant la fréquence de cette pratique, les sénateurs cherchèrent à adapter la loi aux usages. Ainsi, dans l'*incanto* des galères *al trafego* de 1495, il fut proposé que l'âge minimum pour être patron passe de 30 à 25 ans⁹⁹. Toutefois, la décision ne fut pas définitivement adoptée, et le seuil des 30 ans maintenu¹⁰⁰. Les réquisitions de 1499–1500, durant la guerre vénéto-turque, amplifièrent le problème, car au cours de ces deux années, les exigences militaires et les besoins de la flotte armée avaient obligé les sénateurs à accréditer des patrons d'abord écartés en raison de leur jeune âge, comme ce fut par exemple le cas avec Sebastiano Contarini de Giulio¹⁰¹. Les jeunes commandants, ainsi élevés au grade de sopracomite, voyaient leurs compétences navales et militaires reconnues. Ils se considéraient donc capables de diriger des navires commerciaux. Durant les années qui suivirent, ces patriciens réclamèrent le droit de devenir patron puisqu'ils s'étaient brillamment illustrés au cours des opérations militaires. Ils incitèrent à leur tour d'autres jeunes à en faire la demande. Dans la majorité des cas, leur candidature était repoussée¹⁰². Toutefois, ceux qui jouissaient d'un prestige supérieur et d'appuis familiaux plus efficaces voyaient leur requête aboutir. Ainsi, en 1528, Domenico Morosini de Giacomo, alors âgé de 28 ans, loua une galère de Beyrouth et les sénateurs acceptèrent de l'accréditer en tant que patron¹⁰³. L'année suivante, Marco Bragadin d'Andrea se présenta au Conseil des Dix au nom de son fils Giulio, pour qui il avait loué une galère. Giulio n'ayant pas encore 30 ans, son père proposa de prêter une somme d'argent, en échange de son accréditation¹⁰⁴.

En outre, certains patriciens sous le coup d'une interdiction d'affréter une galère, défiaient ouvertement la proscription qui leur avait été

⁹⁸ ASV, SM, r. 14, fol. 159, 19 juin 1498.

⁹⁹ ASV, SMI, r. 2, 1^{re} partie, fol. 52v^o, 2 janvier 1496, *al trafego*.

¹⁰⁰ ASV, SMI, r. 2, 1^{re} partie, fol. 53v^o, 9 janvier 1496, Barbarie.

¹⁰¹ ASV, SM, r. 15, fol. 37v^o, 17 octobre 1500.

¹⁰² Ce fut par exemple le cas d'Andrea Mocenigo de Leonardo de Tommaso en 1524 (ASV, SM, r. 20, fol. 106v^o, 21 juin 1524).

¹⁰³ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 7, n^o 107, 1528.

¹⁰⁴ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 10, n^o 220, 1529.

faite de devenir patron et acquéraient une galère aux enchères, avant de se présenter au Sénat pour obtenir leur approbation. En 1500, les sénateurs furent ainsi scandalisés de voir Alvise Marcello de Giacomo se présenter alors qu'il lui avait été formellement défendu de devenir patron de galère. Il fut à nouveau récusé mais toutefois autorisé à se faire remplacer par un autre patricien¹⁰⁵.

Souvent en effet, il s'agissait pour eux de forcer le remplacement du premier patron déclaré. Le texte de l'*incanto* des galères de Beyrouth de 1528, par exemple, dénonçait cette pratique : « C'est devenu une habitude que les patrons approuvés par ce conseil [le Sénat] ne soient pas ceux qui partent avec les galères, mais d'autres, ce qui est contre la forme de nos lois et qui n'est pas à tolérer¹⁰⁶. » Il fut donc demandé aux capitaines de surveiller de telles pratiques, ce qui n'empêcha pas, en 1532, cette nouvelle déclaration du Sénat :

À plusieurs reprises, certains de nos nobles désireux de naviguer bien qu'ils n'aient pas atteint l'âge de 30 ans, ont fait prendre les galères du marché à un autre noble qui s'est fait approuvé par le Sénat. Puis, une fois arrivé en Istrie, feignant d'être malade, il est revenu à Venise, laissant sa place à celui pour qui il a pris la galère¹⁰⁷.

Cette année-là, la loi fut modifiée, l'âge minimum fixé à 25 ans, et les consignes données au capitaine pour éviter de telles pratiques furent rappelées. Dans les années suivantes, le remplacement des patrons continua d'être un phénomène courant et les *incanti* comportaient généralement une clause à ce propos¹⁰⁸.

S'il n'était pas accrédité, le patron pouvait lui-même désigner son remplaçant, maintenant ainsi la composition initiale de la société de gestion et évitant de réitérer la procédure complexe d'enregistrement de la société. Ainsi, en mars 1511, Giovanni Contarini de Marco Antonio loua une galère mais il ne fut pas accrédité par les sénateurs. Le navire fut de nouveau proposé aux enchères et Giovanni Contarini demanda alors à Vincenzo Pisani de Nicolò de la louer en son nom. Comme le fit remarquer Marino Sanudo, Vincenzo était le frère du beau-frère de Giovanni, c'est-à-dire « presque lui-même »¹⁰⁹. Ces remplacements apparaissaient en effet bien souvent comme la simple substitution

¹⁰⁵ ASV, SM, r. 15, fol. 8, 20 avril 1500.

¹⁰⁶ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 7, 6 février 1528, Beyrouth.

¹⁰⁷ ASV, SM, r. 22, fol. 111v^o, 20 février 1532.

¹⁰⁸ ASV, SMI, r. 2, livre V, fol. 15v^o, 24 mars 1553, Beyrouth.

¹⁰⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 12, col. 36 et col. 53, 10–11 mars 1511.

d'un nom par un autre. La société de gestion restait la même et rien n'empêchait le premier patron de prendre la mer sur la galère, en tant que marchand embarqué, laissant supposer, dans ce cas, la négociation préalable d'un accord.

En d'autres occasions, c'étaient les patrons eux-mêmes qui étaient obligés de demander leur remplacement. En raison des retards qui s'accumulaient, certains d'entre eux étaient absents de Venise au moment du départ des navires, en particulier s'ils avaient été élus à un office outre-mer ou en Terre ferme. Si un patron qui s'était porté acquéreur d'une galère en juin voyait le départ repoussé à l'année suivante, il pouvait accepter son élection à un autre office entre-temps. Si la galère prenait finalement la mer avant la fin de son mandat, il fallait nécessairement lui choisir un remplaçant.

Les gouvernants avaient déjà tant à faire pour normaliser la situation politique que la surveillance du domaine économique paraissait se relâcher. Certains patriciens parvenaient même à tirer des profits financiers des difficultés de la Seigneurie. Vittore Garzoni de Marino toucha ainsi la subvention pour la location d'une galère de Barbarie en 1531, avant même que l'ordre de versement n'ait été donné. Le Collegio demanda à toutes les chambres fiscales de suspendre les transactions avec Vittore en attendant la clarification de la situation¹¹⁰. De telles provisions législatives ne suffisaient cependant pas à garantir le respect des règles, et les patriciens semblaient déterminés à profiter de la situation. C'est sans doute l'une des raisons qui expliquent qu'à partir de 1525, le nombre de garants au sein des sociétés de gestion augmenta. Ils passèrent de quatre en moyenne à cinq, voire six dans certains cas. Le gouvernement espérait sans doute voir les patrons de galères respecter leurs engagements.

Par ailleurs, les garants furent également l'objet d'une attention nouvelle de la part des gouvernants. Sans que l'on n'ait pu établir la date précise de l'instauration de nouveaux règlements en la matière, il apparaît néanmoins que les garants furent progressivement soumis à un vote d'accréditation du Collegio, peut-être à partir de 1517¹¹¹. Les garants étaient presque systématiquement approuvés sauf rares exceptions¹¹². On retrouvait dans les *incanti* la justification d'une telle

¹¹⁰ ASV, CN, r. 21, fol. 119, 3 avril 1531.

¹¹¹ ASV, CN, r. 18, fol. 65, 15 juillet 1517 : il s'agit là de la première référence que nous ayons trouvée dans les registres du Collegio (*Notatorio*) depuis 1494.

¹¹² ASV, CN, r. 20, fol. 115v°, 2 juillet 1527 : pour la galère d'Alexandrie de Nicolò Balbi, Pietro Polani est récusé et remplacé par Matteo Bernardo de Francesco. ASV,

pratique¹¹³. En 1526, il fut clairement affirmé que la caution versée par les patrons ainsi que la présentation de leurs garants restaient le moyen le plus efficace de s'assurer, au moins d'un point de vue financier, contre des séances d'enchères répétées¹¹⁴. Les garants étaient donc approuvés et inscrits dans les registres du Collegio¹¹⁵, puis par le Sénat¹¹⁶. La pratique semblait désormais obligatoire, puisqu'à partir de 1545, les sociétés de gestion furent systématiquement inscrites dans les registres du Sénat (nom du patron de la galère et des garants), et les garants «*ballottati*», c'est-à-dire soumis à un vote d'approbation¹¹⁷. En 1564, lors d'un vote au Sénat, on lut d'abord une *fede* de l'Avogaria di Comun précisant le nom des patriciens retenus patrons des galères de Beyrouth, avant que les garants et les patrons ne fussent soumis au vote. Les garants devaient recevoir au moins deux tiers de vote favorable, les patrons au moins les trois-quarts (ce que ces derniers ne parvinrent d'ailleurs pas à obtenir ce jour-là)¹¹⁸. À partir de cette date, en outre, la somme garantie par chacun des garants fut inscrite en face de son nom. Les contrôles se renforcèrent donc tout au long du XVI^e siècle et la volonté des gouvernants de s'assurer de la fiabilité des garants paraît avoir été un signe supplémentaire du besoin de surveiller davantage un système qui sortait trop souvent des cadres légaux qui lui étaient pourtant imposés.

À bord des galères : l'expédition commerciale

Théoriquement, les patriciens qui devenaient patrons des galères devaient respecter les conditions établies par l'*incanto*. Cette convention ne suffisait toutefois pas à assurer le respect du texte et de ses différents chapitres, et là encore, les documents révèlent une multitude de

CN, r. 21, fol. 68, 3 juin 1530, parmi les garants de Giovanni Battista Grimani de Domenico, Pietro Antonio Soranzo de Giovanni et Vittore Soranzo de Maffeo ne sont pas retenus.

¹¹³ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 6v°, 6 février 1528, Beyrouth ; livre V, fol. 3, 8 février 1549, Alexandrie.

¹¹⁴ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 3v°, 9 octobre 1526, Alexandrie.

¹¹⁵ Voir par exemple, ASV, CN, r. 24, fol. 168, 27 janvier 1543 ; r. 26, fol. 162, 24 février 1549.

¹¹⁶ Voir par exemple, ASV, SM, r. 26, fol. 88v°, 11 février 1542 ; r. 27, fol. 97, 22 mars 1544.

¹¹⁷ Par exemple, ASV, SM, r. 28, fol. 36v° ; fol. 157v°, 20 mars 1546 ; r. 29, fol. 118v°, 26 juillet 1547.

¹¹⁸ ASV, SM, r. 36, fol. 174-174v°, 29 juin 1564.

pratiques illicites visant à détourner les termes de la loi au cours de la navigation. Le cas le plus fréquent concernait les délais de la *muda*. Puisque les galères devaient naviguer de conserve, le retard de l'une d'entre elle paralysait l'ensemble du convoi. Ainsi, par exemple, en décembre 1509, le Sénat fut obligé de rappeler à l'ordre les patrons des galères de Beyrouth car, si la première avait pris la mer dans les délais prévus, les deux autres tardaient à suivre. Le principe de la navigation de conserve fut instamment rappelé, et on exigea le départ immédiat des patrons¹¹⁹.

L'itinéraire des convois subissait également de fréquentes modifications. Pour les marchands, la multiplication des escales signifiait une augmentation des profits potentiels et le cabotage rendait aisées les escales. C'est pourquoi, lorsque les patrons passaient au large d'un port attractif, ils prenaient parfois la décision de s'y arrêter même si l'escale n'avait pas été prévue dans l'*incanto* voire même interdite. En 1500, les patrons et le capitaine des galères *al trafego* refusèrent de suivre le cours du voyage tel qu'il avait été initialement prévu et les sénateurs durent enjoindre le capitaine du convoi, Antonio Diedo de Marco, d'obéir aux ordres¹²⁰. En 1508, des dispositions furent prises contre des marchands ayant pratiqué le commerce à Alexandrie et dans le reste de l'Égypte, malgré les interdictions¹²¹. Parfois, à l'inverse, les patrons ne visitaient pas les escales prévues, en particulier lorsque leur sécurité était menacée ou si les affaires ne se présentaient pas sous un jour favorable. En 1517, le consul de Damas se plaignit de l'attitude des patrons et du capitaine des galères de Syrie de l'année précédente. Pour des raisons de sécurité, ils avaient préféré rester à Chypre plutôt que d'aller à Beyrouth, laissant ainsi à terre de nombreuses marchandises. Le consul réclamait la venue d'un nouveau convoi au plus tôt¹²².

L'*incanto* définissait avec précision la durée des escales dans les différents ports visités, ce que ne respectaient pas non plus toujours les patrons. Si les affaires étaient bonnes, ils étaient tentés de prolonger leur séjour. En revanche, si les affaires étaient médiocres, voire si la situation présentait un danger quelconque, ils reprenaient leur navigation avant la fin des délais de la *muda*. Les patrons cherchaient avant tout à satisfaire les marchands et les gestionnaires, et à favoriser leurs

¹¹⁹ ASV, SM, r. 17, fol. 67v°, 1^{er} décembre 1509.

¹²⁰ ASV, SM, r. 15, fol. 4, 30 mars 1500.

¹²¹ ASV, SM, r. 17, fol. 34v°, 13 novembre 1508.

¹²² Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 277, 17 mai 1517.

bénéfices, ce que les capitaines déploraient une fois revenus à Venise¹²³. En 1516, celui des galères de Beyrouth réprimanda les marchands et patrons qui avaient dépassé de plusieurs jours le délai imparti et les menaça de fortes amendes¹²⁴. En ne respectant pas les conditions de l'*incanto*, les patrons prolongeaient les délais des *mude* qui devenaient de plus en plus irrégulières. La réputation du commerce vénitien en pâtissait fortement. Les marchands étrangers ne pouvaient plus se fier aux convois, et les souverains eux-mêmes étaient déconcertés de voir certains de leurs ports délaissés sans raison officielle, exprimant par conséquent leur désappointement à la Seigneurie.

Les marchands vénitiens contrevenaient également aux règlements concernant les marchandises. La *commissio* du capitaine rappelait que les patrons étaient tenus de ne transporter que les marchandises inscrites dans leur journal de bord¹²⁵. Pourtant, en 1499, on leur reprocha d'avoir chargé sur les galères du poivre d'une qualité inférieure¹²⁶. Parfois également, ils participaient au trafic de produits dont le commerce était interdit¹²⁷. En novembre 1498, le capitaine de Beyrouth, lors de son rapport au Sénat évoqua les problèmes survenus et les marchandises chargées malgré les interdictions¹²⁸. En 1524, les galères de Barbarie avaient chargé du soufre, ce qui était contraire aux prescriptions de l'Église et aux lois vénitiennes, lorsqu'il s'agissait de le vendre aux infidèles¹²⁹. Enfin, l'*incanto* des galères d'Angleterre de 1530 révélait une autre pratique courante chez les marchands. Le texte dénonçait en effet l'usage qui consistait à teindre les draps «*bastardi*» de manière à ne payer qu'un ducat au lieu des trois normalement prévus. L'*incanto* ordonna donc que les draps teints comme les draps blancs soient chargés dans la cale et paient les mêmes nolis¹³⁰.

Les patrons de galère et les marchands vénitiens s'associaient parfois aux marchands étrangers pour importer frauduleusement des marchan-

¹²³ ASV, CR, b. 61, fol. 28v°, 22 mai 1525.

¹²⁴ Bibliothèque municipale de Roanne, fonds Boulier, ms., 4, fol. 24v°, paragraphe 74.

¹²⁵ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 267, «Commission ducale d'un capitaine des galères de Barbarie», 11 janvier 1508, paragraphe 27.

¹²⁶ ASV, SM, r. 14, fol. 180, 4 avril 1499.

¹²⁷ Voir ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 33v°, 1531, Barbarie, pour un exemple d'interdiction de marchandises.

¹²⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 132, 18 novembre 1498.

¹²⁹ ASV, SM, r. 20, fol. 98v°, 28 avril 1524. Voir également Sanudo, *Diarii*, vol. 36, col. 267, 28 avril 1524.

¹³⁰ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 12v°, 14 janvier 1530, Angleterre.

disés prohibées. Ainsi, lorsque les Vénitiens n'étaient pas autorisés à importer certains produits ou qu'ils voulaient éviter de payer les taxes douanières, ils les confiaient à des associés étrangers, prétendument en transit dans la lagune. Réciproquement, les Vénitiens enregistraient parfois en leur nom des marchandises appartenant à des étrangers, ce qui était pourtant contraire à la loi¹³¹. Le Sénat était attentif à déjouer ces manœuvres et statuait au plus vite contre ces agissements insidieux¹³².

Dans ces différentes situations, les patrons d'un même convoi étaient souvent complices. La fraude était le résultat d'ententes, tacites ou pas, et ces agissements pouvaient être le fruit d'actions concertées et délibérément organisées. Les marchands eux-mêmes s'associaient pour faire pression sur les patrons ou, aux côtés des patrons, sur le capitaine du convoi. Les particuliers apparaissaient donc engagés dans un processus complexe de défiance de l'autorité publique.

Un problème ancien, la surcharge des galères

L'un des problèmes chroniques de la navigation publique vénitienne était la surcharge des galères¹³³. Très tôt, la Commune avait édicté une législation stricte sur la cargaison maximum des navires et afin d'éviter les abus, la ligne de flottaison était dessinée sur la coque. Sur les navires de propriété et d'exploitation privées, la recherche du profit maximum et la limitation des contrôles conduisaient les entrepreneurs à tolérer un plus grand risque de surcharge¹³⁴. Les patrons de galères étaient tentés d'agir de même, en particulier au moment où la fréquence des départs était en baisse. Leur désir de rentabiliser les voyages et leur souci de contenter la demande de tous les marchands les incitaient souvent à dépasser le chargement autorisé. À la fin du Moyen Âge, la surcharge restait donc un problème majeur.

Au départ de Venise, les galères étaient déjà souvent trop chargées. Les patrons cherchaient à embarquer le plus de marchandises possible, afin de satisfaire tous les marchands et de multiplier les nolis. Dans ces conditions, le mauvais état des embarcations s'aggravait plus encore.

¹³¹ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 19v°, 1^{er} juin 1530, Alexandrie.

¹³² ASV, *SM*, r. 16, fol. 69, 29 mai 1505.

¹³³ F. C. Lane, «Cargaisons de coton et réglementations médiévales contre la surcharge des navires – Venise», *Revue d'histoire économique et sociale*, XL, 1962, p. 21–31.

¹³⁴ F. C. Lane, «Cargaisons...», art. cité, p. 22.

Les galères, trop souvent anciennes et usées, s'abîmaient davantage, provoquant de nouvelles avaries techniques voire les naufrages tant redoutés. En juin 1517, les *proli* de l'Arsenal firent un rapport alarmant au sujet des galères récemment revenues de Beyrouth. Le pont avait été trop chargé, et les navires en avaient beaucoup souffert : ils ne pouvaient naviguer sans réparations préalables¹³⁵. Or, à cette époque, les ouvriers de l'Arsenal avaient déjà beaucoup à faire et se révélaient incapables de satisfaire l'ensemble de la demande de la flotte armée. Ils étaient désormais contraints de procéder dans l'urgence au radoub et au calfatage des galères marchandes, tout en accélérant la construction des nouveaux navires.

Le Sénat avait régulièrement tenté de remédier au problème de la surcharge, en édictant des règlements successifs, et encore au XVI^e siècle les décisions à ce propos étaient fort nombreuses. Elles rappelaient en particulier les parties du navire dans lesquelles le chargement était autorisé et celles où il était interdit. Les dispositions prises en 1490 furent précisées cinq ans plus tard, car elles n'avaient pas produit les effets escomptés. Dans un premier temps, la proposition fut faite de confier aux officiers de la Douane le contrôle des navires au retour de leur voyage¹³⁶. Ce fut finalement au capitaine que revint cette tâche, et il devait surveiller le chargement des navires et répartir équitablement les charges sur les différentes galères du convoi¹³⁷.

Les lois étaient rappelées à chaque fois que nécessaire : en 1500, par exemple, à propos des galères du Levant ou en 1517, après que les galères du marché avaient chargé une partie de la cargaison sur le pont supérieur (*in coverta*)¹³⁸. En outre, les *incanti* contenaient en général une clause à ce propos, rappelant l'interdiction de «*stracargar le galie*»¹³⁹. En 1498, à la suite de plusieurs naufrages, le Sénat essaya également d'imposer une limitation du poids des colis à 500 livres. Mais la pression des marchands était trop forte et une telle disposition fut annulée¹⁴⁰. Le déploiement législatif permanent révélait l'ampleur de la fraude. Au moment de la ligue de Cambrai, lorsque seuls les convois du Levant

¹³⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 326, 5 juin 1517.

¹³⁶ ASV, SM, r. 14, fol. 61–61v^o, 1^{er} mai 1495 ; fol. 62–62v^o, 4 mai 1495.

¹³⁷ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 267, «Commission ducale d'un capitaine des galères de Barbarie», 11 janvier 1508, paragraphe 31.

¹³⁸ ASV, SM, r. 15, fol. 44v^o, 6 novembre 1500 ; r. 19, fol. 12v^o, 5 juin 1517.

¹³⁹ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 1–1v^o, 30 mai 1525, Alexandrie ; fol. 30, 6 mai 1531, Alexandrie.

¹⁴⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 161v^o, 10 juillet 1498.

parvenaient encore à naviguer avec une certaine régularité, les lois concernant la surcharge semblaient largement ignorées. La navigation publique était pourtant censée constituer un secteur fortement surveillé et contrôlé par l'État, mais les règlements n'étaient pas plus respectés dans ce domaine que dans le secteur privé.

Les patrons ne paraissaient pas préoccupés par le danger que de tels chargements représentaient pour les navires. Certains s'en vantaient même, à l'image de Vittore Garzoni de Marino, patron d'une galère de Barbarie en 1503, qui écrivit à son frère Francesco, l'un des principaux investisseurs du convoi, en affirmant avoir chargé autant de marchandises que possible, et même dans des endroits du navire où cela était interdit¹⁴¹. Pourtant, avec de telles cargaisons, les galères risquaient de chavirer à tout instant. De plus, les marchandises placées sur le pont supérieur s'abîmaient rapidement, car elles étaient exposées au soleil, à la pluie et au vent. D'autre part, les patrons n'hésitaient pas à libérer les cales réservées aux voiles et cordages, afin d'y entreposer des marchandises. Le capitaine de retour d'Alexandrie, lors de son rapport au Sénat en mai 1505, raconta que les patrons louaient aux marchands les endroits d'ordinaire réservés aux amarres¹⁴². C'était pourtant le seul endroit où elles étaient à l'abri de l'humidité et, dans ces conditions, les conséquences étaient désastreuses pour l'équipement des navires et pour la qualité des manœuvres.

Afin de voir les lois respectées, il fallait souvent ordonner le déchargement d'une partie des *colli*. En 1500, la galère Marcella avait chargé pour plus de 200 000 ducats de marchandises. À en croire les sénateurs, l'eau passait par-dessus le pont supérieur (*va sopra la coperta*). Ils demandèrent donc qu'une partie de la cargaison, et en particulier les métaux, soit débarquée sur de plus petites embarcations jusqu'à Corfou¹⁴³. En 1503, ils ordonnèrent au patron d'une galère d'Alexandrie de décharger des marchandises sur les deux autres navires du convoi qui l'attendaient en Istrie¹⁴⁴. Enfin, en 1510, les sénateurs demandèrent au capitaine de répartir le poids plus équitablement entre les différentes embarcations¹⁴⁵.

¹⁴¹ ASV, *Miscellanea Gregolin*, b. 40, lettre écrite en 1503 à Valence.

¹⁴² Sanudo, *Diarii*, vol. 6, col. 170, mai 1505.

¹⁴³ ASV, *SM*, r. 15, fol. 46v°, 24 novembre 1500.

¹⁴⁴ ASV, *SM*, r. 15, fol. 161v°, 9 janvier 1503.

¹⁴⁵ ASV, *SM*, r. 17, fol. 80, 24 janvier 1510.

Pour éviter l'excédent de poids, on tenta également à plusieurs reprises de limiter la *portata* des rameurs et des arbalétriers¹⁴⁶. Mais en vain : il s'agissait d'une habitude trop bien ancrée, et les hommes d'équipage étaient attachés à cette tradition grâce à laquelle ils pouvaient réaliser, eux aussi, quelques petits bénéfices commerciaux¹⁴⁷. La quantité autorisée était sévèrement contrôlée. Les rameurs devaient stocker les marchandises uniquement sous leur banc. Quant aux officiers, ils recevaient une caisse spéciale, dont les dimensions étaient strictement définies¹⁴⁸. En 1517, le Sénat édicta une loi précise, rappelant le poids de la *portata* autorisée pour chaque officier et chaque homme d'équipage¹⁴⁹. Malgré cela, une part de la surcharge des galères continuait d'être imputée aux rameurs et officiers¹⁵⁰. C'est pourquoi les patrons de l'Arsenal devaient inspecter les galères avant leur départ, afin de voir le nombre et la dimension des caisses qu'ils embarquaient¹⁵¹.

Les armes à bord des galères pouvaient également être une source de problème, en particulier après 1530. Nous l'avons vu, la sécurité des navires nécessitait fréquemment l'embarquement d'artillerie et d'un équipage spécialisé dans la défense du navire, qui aggravait encore la surcharge des galères¹⁵².

Patrons, marchands et rameurs tentaient d'embarquer des marchandises en quantités plus importantes, les stockant dans les cales et partout où il restait de l'espace disponible. Le couloir central qui devait rester dégagé afin de permettre le passage des arbalétriers vers la poupe en cas d'attaque était constamment encombré¹⁵³. Les coursives et le pont étaient embarrassés de coffres, de barils de vin et de diverses marchandises. Non seulement les conditions de sécurité n'étaient pas respectées, mais encore le service proposé aux marchands perdait en qualité, en particulier pour les conditions de stockage des marchandises transportées.

¹⁴⁶ ASV, *SM*, r. 23, fol. 181, 29 septembre 1536.

¹⁴⁷ Voir, par exemple, ASV, *SM*, r. 14, fol. 61–61v°, 1^{er} mai 1495. Voir J.-C. Hocquet, « La gente... », art. cité, p. 503, la *portata* en fonction du grade.

¹⁴⁸ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 4, 9 octobre 1526, Alexandrie.

¹⁴⁹ ASV, *SM*, r. 18, fol. 146, 12 mars 1517.

¹⁵⁰ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 4, 9 octobre 1526, Alexandrie.

¹⁵¹ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 7v°–8, 6 février 1528, Beyrouth.

¹⁵² ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 61, 9 mars 1536, Beyrouth.

¹⁵³ Voir par exemple ASV, *SMI*, r. 2, livre V, fol. 2v°, 31 janvier 1549, Alexandrie.

Contrebande

Les taxes douanières et les *dazi* payés par les marchandises en transit dans la lagune représentaient une source substantielle de revenus pour l'État. À leur retour, les galères étaient confiées aux officiers de la Douane, qui procédaient à l'inventaire de la cargaison. Ils établissaient alors le montant des redevances dues par chaque marchand. Les paquets étaient déchargés dans les entrepôts de la Douane et y restaient jusqu'à ce que leurs propriétaires viennent les en retirer, après présentation du certificat de paiement. La loi était la même dans les ports outre-mer, puisque les marchandises étaient également soumises à une taxe à payer au consul. Lorsque les marchands rentraient à Venise, il leur fallait prouver qu'ils avaient bien payé cette somme, en présentant l'attestation du consul.

La question de la contrebande s'était logiquement posée très tôt à Venise. Qu'il s'agisse des tentatives de faire entrer en fraude des marchandises dans la cité ou de refuser de s'acquitter des taxes, le problème attirait depuis longtemps l'attention des gouvernants. En 1414, la Douane d'entrée avait été créée, pour toutes les marchandises provenant de Terre ferme et de l'étranger¹⁵⁴. Les officiers à la Douane de mer devaient combattre la contrebande et étaient aidés dans cette tâche, à partir de 1500, par les trois *provedditori sopra i dazi*.

Dans le but de limiter les taxes à payer, les marchands falsifiaient parfois leur déclaration en dissimulant la véritable nature des produits transportés ou en en minimisant la quantité. En janvier 1503, les sages aux ordres et les sénateurs déplorèrent l'état désastreux des conditions du commerce entre l'Angleterre et Venise¹⁵⁵. Ils avaient constaté de nombreuses irrégularités dont ils imputèrent la responsabilité tant au consul qu'aux patrons des galères ou des nefes qui organisaient les trafics. Selon eux, de nombreux étrangers ne payaient pas les taxes, profitant de la complicité des patrons. De même, les marchands falsifiaient la valeur réelle des produits transportés, espérant ainsi réduire les taxes à payer. Il fallait redéfinir plus strictement les modalités de déclaration des marchandises transportées et surtout accroître les contrôles. Le Collegio, en 1525, ordonna aux officiers de la Douane d'être plus

¹⁵⁴ P. Molmenti, «Il contrabbando sotto la Repubblica Veneta», *Atti del Istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, LXXVI, 1916-1917, p. 977-1021.

¹⁵⁵ ASV, SM, r. 15, fol. 160-160v^o, 2 janvier 1503.

rigoureux dans la vérification du poids des *colli* venant d'Alexandrie¹⁵⁶. Deux ans plus tard, l'assemblée renforça les dispositions législatives à ce propos, convaincue que les marchands mentaient régulièrement sur le poids réel des épices, mais également sur leur véritable nature, les faisant ainsi passer pour des marchandises moins taxées. Dorénavant, le Collegio exigea que la totalité de la cargaison fût déchargée et le contenu de chaque paquet examiné¹⁵⁷.

Les marchands tentaient également d'importer secrètement leurs marchandises, sans les faire passer par la Douane, tels les marchands des galères de Beyrouth de 1510 qui ramenèrent de la soie et d'autres produits «en contrebande»¹⁵⁸. En janvier 1520, Marino Sanudo évoqua les ballots de soie que les *primi di la terra* avaient fait parvenir illégalement à Venise à bord des galères de Syrie¹⁵⁹. Le problème était d'autant plus grave que les contrevenants comptaient parmi les hommes les plus riches et les plus influents de la République. Dès le mois de février, on exigea que les marchandises fussent ramenées à la Douane, afin d'y être déclarées. Les coupables encouraient une peine de 100 ducats, tandis que l'on promit une prime à quiconque les dénoncerait¹⁶⁰. Des cas similaires se produisirent à de nombreuses reprises. En 1525, ce fut l'un des principaux protagonistes de la navigation publique, Matteo Bernardo de Francesco, qui fut jugé à la Quarantia puis à l'Avogaria di Comun pour avoir fait de la contrebande d'épices, sur les galères et sur une nef privée¹⁶¹. En 1526, l'un des marchands des galères de Beyrouth, Vittore Soranzo de Matteo, fut à son tour accusé du même délit¹⁶².

Les patriciens tentaient également d'esquiver les contrôles de la Douane en déchargeant sur d'autres navires la cargaison des galères avant de pénétrer dans la lagune. Ainsi en référa Paolo Calbo de Marino, capitaine du convoi d'Alexandrie de retour en 1505¹⁶³. Les patrons des galères, arrivés en Istrie, avaient loué des barques sur lesquelles ils avaient secrètement ramené les marchandises. Les affréteurs des galées

¹⁵⁶ ASV, CN, r. 20, fol. 39v°, 22 avril 1525.

¹⁵⁷ ASV, CN, r. 20, fol. 129-130, 22 août 1527. De nombreuses autres décisions complètent ces dispositions.

¹⁵⁸ ASV, SM, r. 17, fol. 98v°, 29 juin 1510.

¹⁵⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 28, col. 163 ; col. 168, 11 janvier 1520.

¹⁶⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 28, col. 253, 13 février 1520.

¹⁶¹ ASV, AC, *Miscellanea penale*, P 454.18, 1525.

¹⁶² Sanudo, *Diarii*, vol. 43, col. 506, décembre 1526.

¹⁶³ Sanudo, *Diarii*, vol. 6, col. 170, 27 mai 1505.

des Flandres de 1502 avaient trouvé une autre astuce : parvenus en Istrie, ils déchargèrent directement une partie de leur cargaison sur les galères du Levant en partance vers Alexandrie et Beyrouth. En ne respectant pas le transit obligatoire des marchandises par Venise, ils comptaient éviter le paiement des taxes douanières¹⁶⁴. Le capitaine du convoi d'Alexandrie en 1528, suivant des objectifs similaires, tenta de déposer à Corfou la cargaison des galères, afin de ne pas les ramener à Venise où elle devait payer les taxes¹⁶⁵. Le Sénat condamnait sévèrement ces agissements, qu'ils fussent le fait des patrons eux-mêmes ou de leurs proches, des sociétaires ou des marchands des galères.

Le gouvernement édictait des lois sévères contre de tels abus. En 1501, le Grand Conseil rappela son désir d'assurer une bonne et diligente surveillance du golfe, afin d'éviter la contrebande à laquelle se livraient les marchands, en dépit des lois¹⁶⁶. Un meilleur contrôle des trafics aurait en effet permis de limiter une partie de la fraude : il s'agissait de mieux maîtriser les échanges. La contrebande était toutefois une pratique difficile à contrôler et qui réclamait les efforts constants de la part du gouvernement. Ceux-ci ne suffisaient pourtant pas. Les contrôles étaient défaillants et, selon de nombreux témoignages, les taxes ne rentraient plus aussi régulièrement qu'avant. En 1518, le Sénat fut d'avis qu'il fallait rétablir une situation plus saine :

Nos aînés considéraient que c'était la *mercantia* qui bonifiait les *dazi* et nourrissait notre cité, et ils cherchaient avec soin et sagesse à produire à tout moment les règlements permettant non seulement de la conserver mais encore de la faire croître et de l'amplifier, pour le bénéfice universel¹⁶⁷.

Puis, en 1529, «les taxes sont le principal fondement des bénéfices de l'État, ce qui explique qu'il faut combattre avec force les fraudes¹⁶⁸.» On retrouve évidemment une figure rhétorique obligée et classique en matière de fiscalité. Néanmoins, la préoccupation des institutions publiques était réelle et il fallait renforcer la vigilance de chacun. En 1523, le Collegio rappela aux officiers de la Douane de mer qu'ils

¹⁶⁴ ASV, *SM*, r. 15, fol. 161v°, 9 janvier 1503 ; Sanudo, *Diarii*, vol. 4, col. 597, 9 janvier 1503.

¹⁶⁵ ASV, *SM*, r. 21, fol. 73 (II), 28 janvier 1528 ; Sanudo, *Diarii*, vol. 46, col. 259, 31 octobre 1527.

¹⁶⁶ ASV, *MC*, *Stella*, r. 24, fol. 175, 24 janvier 1501.

¹⁶⁷ ASV, *SM*, r. 19, fol. 51v°, 11 mai 1518.

¹⁶⁸ ASV, *SM*, r. 21, fol. 142, 29 juin 1529.

devaient impérativement réclamer aux marchands qui venaient retirer leur cargaison de la Douane, de produire la preuve qu'ils avaient payé les taxes¹⁶⁹. En mars 1530, il fut décidé de créer la charge de capitaine des fustes du golfe (*capitano delle fuste in colpho*), qui devait patrouiller devant les côtes de Dalmatie, Istrie et Frioul, afin d'arrêter les coupables de contrebande¹⁷⁰.

Tant qu'ils refusaient de payer les taxes, les marchands ne pouvaient retirer leurs *colli* de la Douane. Cela devenait pour eux un efficace moyen de pression. En effet, s'ils ne venaient pas les récupérer, les marchandises s'accumulaient et encombraient les entrepôts. Les sénateurs devaient régulièrement rappeler à l'ordre les marchands : en 1501, il fut répété à tous ceux qui transportaient leurs produits sur les galères qu'ils disposaient d'un mois après le déchargement des navires pour s'acquitter du *dazio* et de toute autre taxe¹⁷¹. La guerre coûtait cher et Venise avait besoin d'argent. En 1502, beaucoup trop de *colli* étaient encore stockés à la Douane : les marchands furent invités à les enlever au plus vite et à payer les taxes¹⁷². Une situation similaire, en 1512, faisait déplorer aux sénateurs la détérioration des marchandises. Leurs propriétaires disposaient de quinze jours pour en emporter au moins un tiers¹⁷³. Le Sénat menaça même les marchands de procéder directement à la vente de ces produits, si le délai n'était pas respecté. En avril 1528, il fut décidé que si leurs propriétaires n'étaient pas venus les chercher après avoir payé les taxes dans les deux mois, les marchandises seraient vendues par la Douane¹⁷⁴. La stratégie des marchands fonctionnait parfois : ceux de la *muda* d'Alexandrie de 1510 se plaignirent à plusieurs reprises de leur montant trop élevé et finirent par en obtenir la réduction¹⁷⁵.

La Seigneurie profitait elle aussi du passage des patriciens à la Douane pour régler les différends qui l'opposaient à certains d'entre eux en matière fiscale. En 1525, le Conseil des Dix autorisa les officiers de la Douane à vendre, au nom de l'État, les colis de certains marchands n'ayant pas respecté la loi¹⁷⁶. Le fruit de cette vente couvrirait les amendes à payer. En 1530, le Collegio ordonna à ces mêmes

¹⁶⁹ ASV, CN, r. 19, fol. 100, 18 janvier 1523.

¹⁷⁰ ASV, SM, r. 22, fol. 22, 12 mars 1530.

¹⁷¹ ASV, SM, r. 15, fol. 68v°, 25 mai 1501.

¹⁷² ASV, ST, r. 14, fol. 118, 14 octobre 1502.

¹⁷³ ASV, ST, r. 18, fol. 1v°, 3 mars 1512.

¹⁷⁴ ASV, SM, r. 21, fol. 85v°, 28 avril 1528.

¹⁷⁵ ASV, SM, r. 17, fol. 109, 23 septembre 1510.

¹⁷⁶ ASV, *Capi Consiglio di dieci, Notatorio*, r. 7, fol. 25, 18 juin 1525.

officiers de retenir une partie des marchandises appartenant à Marino Contarini, car ce dernier devait de l'argent à la Seigneurie : ses dettes seraient ainsi couvertes¹⁷⁷.

Malgré la rigueur des procédures, la complicité des écrivains de bord rendait plus aisées les fraudes touchant au fret¹⁷⁸. Pour garantir le recrutement d'un personnel compétent, les patrons des galères étaient amenés à participer à leur élection¹⁷⁹. Mais ils étaient accusés de choisir les écrivains de bord en fonction de leur propre intérêt et non de leurs compétences professionnelles¹⁸⁰. Il fut donc décidé que les candidats seraient choisis par les membres du Collegio, les sages et le capitaine, puis soumis à un vote d'approbation. L'importance de leur fonction imposait une nécessaire rigueur. Les écrivains de bord devaient également donner des garanties à l'office des *governatori dell'intrade*¹⁸¹. Cela ne garantissait toutefois pas leur régularité, car ils pouvaient à leur tour bénéficier de la complicité des administrateurs de la Douane, comme en 1527, lorsque le secrétaire des Extraordinari fut accusé de prendre en note la déclaration des nolis sans l'assistance d'un témoin, chargé de garantir les déclarations¹⁸². Enfin, en 1513, le Collegio rappela que les *paroni* et les *comiti* étaient soumis aux mêmes lois que les marchands et nobles embarqués. Il déplorait l'habitude prise par ces derniers qui consistait à ne pas déclarer les marchandises à la Douane et leur ordonna de cesser immédiatement de tels agissements¹⁸³. Le décret prévoyait une procédure précise et ordonnait aux patrons de mener la galère à l'Arsenal immédiatement après son déchargement.

Ce type d'infraction ne se limitait pas au paiement des taxes à Venise, et à en croire les sénateurs, les marchands vénitiens ne respectaient guère plus leurs homologues outre-mer. Selon eux, la réputation du commerce vénitien en pâtissait profondément. En 1536, ils dénoncèrent une nouvelle et pernicieuse habitude des marchands vénitiens en activité en terre ottomane. Si jusqu'alors les marchands étrangers se fiaient à la parole de leurs homologues vénitiens («*Li mercadanti nostri che solevano haver tanto credito nel paese del signor Turco, che la sola parola bastava*»), ces

¹⁷⁷ ASV, CN, r. 21, fol. 59v°, 7 mai 1530.

¹⁷⁸ B. Arbel, «Les listes...», art. cité, p. 33 et suiv.

¹⁷⁹ ASV, SM, r. 14, fol. 63v°, 4 mai 1495 ; ASV, SM, r. 17, fol. 1, 14 mars 1508.

¹⁸⁰ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 7-7v°, 6 février 1528, Beyrouth ; fol. 60, 9 mars 1536, Beyrouth.

¹⁸¹ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 57v°, 3 juin 1535, Beyrouth.

¹⁸² ASV, ST, r. 24, fol. 200, 21 août 1527.

¹⁸³ ASV, SM, r. 17, fol. 54, 14 juin 1513.

derniers ne respectaient plus la confiance qui leur était accordée. Ils s'absentaient au moment de s'acquitter de leur dû, ce qui provoquait la « honte de notre nation et le danger manifeste de notre État »¹⁸⁴.

Bien qu'ils représentent un montant plus marginal, les nolis payés par les marchands et divisés par moitié entre l'État et les gestionnaires des galères comptaient parmi les rentrées publiques, et dans ce domaine également, on relève de nombreuses irrégularités. Les nolis de départ étaient encaissés par les magistrats aux Extraordinari, et ceux du retour par le capitaine, qui les leur remettait une fois revenu à Venise. Au cours du voyage, les marchands devaient présenter leur cargaison à l'écrivain de bord, qui leur établissait une *polizza* décrivant la nature de la marchandise. Celui embarqué sur la galère du capitaine centralisait les déclarations dans le journal de bord, et il vérifiait l'encaissement des nolis. Au retour des galères, il consignait le journal aux Extraordinari ainsi que l'argent perçu, afin qu'il soit partagé entre les patrons et l'État. Les galères embarquaient des coffres scellés, dont seuls le capitaine et les patrons possédaient la clé¹⁸⁵. Les marchands parvenaient tout de même à falsifier les comptes, profitant de la difficulté et de la complexité des vérifications. Les patrons, après leur retour, devaient produire les comptes précis de la galère, afin de procéder au partage des nolis et à la répartition des bénéfices. Les garants des sociétés de gestion se portaient caution financièrement pour les patrons et paraient à leurs défaillances. Leur fonction était donc capitale dans ce contexte de multiplication des fraudes, ce qui explique la rigueur avec laquelle ils furent progressivement sélectionnés.

Aucune de ces nombreux types de falsification n'avaient été inventés au XVI^e siècle. Les patrons de galères et leurs associés usaient sans doute de stratagèmes éculés, qu'ils cherchaient seulement à perfectionner pour échapper au contrôle de l'État. Néanmoins, ces pratiques avaient une signification différente dans un contexte de déclin de l'activité et au moment où les acteurs étaient moins nombreux à intervenir dans le secteur. Elles aggravaient une situation difficile et donnaient des arguments à ceux des gouvernants qui réclamaient l'abandon de la navigation publique. Elles renforçaient une opinion négative contre le système, qui ne faisait qu'augmenter au vu de l'hostilité manifestée par les gestionnaires des convois vis-à-vis de leurs fonctions publiques.

¹⁸⁴ ASV, SM, r. 23, fol. 175, 12 août 1536.

¹⁸⁵ ASV, SM, r. 36, fol. 184-184v°, 14 août 1564.

3. *Le rejet des fonctions publiques traditionnelles*

Les capitaines de convoi et la défense de l'intérêt public

Au-delà de pratiques en contradiction manifeste avec la loi, se dessinait un ensemble d'agissements qui ne remettaient pas seulement en cause la norme, mais également l'accord tacite selon lequel les convois de galères remplissait des missions publiques. Celles-ci étaient garanties par la présence du capitaine du convoi, qui incarnait la défense du bien commun et de la communauté toute entière. Les patriciens choisis pour cette fonction devaient faire preuve d'une conception du bien public tout à fait claire, seule assurance de voir l'intérêt général protégé. Ils devaient également être recrutés parmi les patriciens attachés à la tradition maritime de la cité, donc capables de garantir de bonnes conditions de navigation et de commerce.

Le capitaine était théoriquement le seul à pouvoir modifier les conditions de l'*incanto* au cours de la navigation, en consultant néanmoins les patrons et les marchands embarqués¹⁸⁶. Lorsqu'un tel cas de figure se présentait, les patriciens embarqués pouvaient chercher à imposer leur volonté au capitaine, au risque de s'opposer à ses propres décisions. Si les premiers défendaient avant tout leurs intérêts commerciaux, le second devait d'abord veiller à la sécurité des équipages et des passagers ainsi qu'à la sauvegarde des galères et au respect des lois. La tâche du capitaine était donc délicate, puisqu'il n'était pas toujours aisé de satisfaire simultanément les exigences des patrons, celles des marchands et l'intérêt de l'État. Il se devait également de combattre toute velléité de fraude¹⁸⁷. Alessandro Contarini de Pandolfo, capitaine des galères de Barbarie en 1524, raconta par exemple que les marchands avaient exprimé leur souhait de rester plus longtemps que prévu à Honein. Après avoir étudié les possibilités qui s'offraient à lui, il avait finalement convoqué le Conseil des Douze, afin de prendre la décision la plus satisfaisante¹⁸⁸. Il déplora toutefois les «méchantes et désagréables paroles» que les marchands lui avaient adressées à cette occasion, ainsi que leur attitude à son encontre.

¹⁸⁶ ASV, SMI, r. 2, 1^{re} partie, fol. 48, 9 avril 1495, Flandres.

¹⁸⁷ L. de Mas-Latrie, *Trailés...*, *op. cit.*, p. 266, «Commission ducale d'un capitaine des galères de Barbarie», 11 janvier 1508, paragraphe 2.

¹⁸⁸ ASV, CR, b. 61, fol. 27, 22 mai 1525.

Le rapport fait par le capitaine au Sénat (*relatio*) après le retour des galères était l'étape conclusive essentielle d'un convoi de galères marchandes. Il devait ainsi rendre compte du déroulement du voyage, des succès et des échecs de l'expédition commerciale, mais aussi de l'attitude des patrons¹⁸⁹. Lorsque tout s'était déroulé correctement, le capitaine faisait leur éloge, se déclarait satisfait de leur conduite et vantait leurs mérites. En revanche, si les patrons ou les marchands s'étaient mal comportés, le rapport était l'occasion de dénoncer les infractions et leur indiscipline. Les sénateurs soumettaient alors les patrons à un vote d'approbation, visant à les autoriser, ou non, à reprendre le commandement d'une galère. Par exemple, en juin 1499, les quatre patrons au retour d'Alexandrie se virent tous refuser l'accréditation après avoir fait preuve d'indiscipline¹⁹⁰.

Les cas de désobéissance n'étaient pas rares. Les patrons, forts de leurs appuis et encouragés par le sentiment d'impunité dû à l'éloignement, pouvaient en effet défier l'autorité des capitaines. Ceux-ci se plaignaient souvent de l'attitude incorrecte, voire injurieuse, des patrons à leur égard. Le 11 janvier 1498, les *avogadori di comun* convoquèrent le patron d'Alexandrie, Sebastiano Contarini de Giulio ainsi que Luca Loredan de Francesco, le vice-patron, car ils avaient désobéi à leur capitaine, Filippo Tagliapietra d'Alvise¹⁹¹. Ils furent condamnés à six mois de prison et à une amende de 300 ducats. Ils furent également suspendus de tout office ou bénéfice pour une durée de quatre ans, et se virent interdits de devenir patrons de galère ou sopracomites durant les dix années à venir. La peine était exemplaire, mais ne fut pas respectée puisqu'ils occupèrent à nouveau des charges de patron dans les années suivantes.

En 1519, l'expédition des galères de Barbarie provoqua une véritable affaire politique. Le voyage avait duré beaucoup plus longtemps que prévu et, en février 1521, les patrons excédés avaient quitté les galères pour rentrer à Venise. Le capitaine était donc demeuré le seul représentant de l'autorité à bord. Une telle attitude souleva de vives protestations. Le capitaine, à son retour, fit un rapport extrêmement critique à l'égard des patrons. Dès le départ, ceux-ci avaient refusé de lui verser les 400 ducats d'acompte qui lui revenaient; à Carthagène,

¹⁸⁹ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 266, «Commission ducale d'un capitaine des galères de Barbarie», 11 janvier 1508, paragraphe 11; F. Ortalli (éd.), *Lettere...* *op. cit.*

¹⁹⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 186v°, 6 juin 1499.

¹⁹¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 852, 11 janvier 1498. Voir également ASV, ST, r. 13, fol. 29v°, 11 janvier 1498.

ils étaient restés à terre et avaient refusé de reprendre la mer malgré ses injonctions. Enfin, au retour des galères en Istrie, le frère d'un des patrons, Angelo Giustinian d'Alvise, était venu accompagné d'autres gentilshommes afin de s'emparer d'un coffre scellé qui aurait dû être remis à la Douane. Le capitaine se lamenta des conditions du voyage et se dit «le martyr» des patrons¹⁹².

Alvise Giustinian, le père du patron et Alvise Pisani de Giovanni, le père du principal investisseur, prirent leur défense. Pisani justifia leur attitude en expliquant qu'un tel retard lui avait fait perdre près de 8 000 ducats. Le capitaine se défendit et accusa à son tour les patrons d'être responsables du retard. Le doge intervint, critiquant violemment leur attitude. Il demanda aux *avogadori* d'organiser leur procès et de faire la lumière sur cette affaire scandaleuse. Avant de quitter l'assemblée, le doge manifesta sa confiance au capitaine par une brève poignée de main. Les débats se poursuivirent durant plusieurs jours, opposant les défenseurs des patrons et ceux du capitaine, les uns tentant de démontrer que le capitaine n'avait pas respecté sa *commissio*, les autres cherchant à prouver les nombreuses fautes commises par les patrons. À plusieurs reprises, il fut fait référence aux décisions prises par le passé dans pareille situation. Certains dirent leur refus de voir les patrons condamnés pour l'exemple. Enfin, la sentence fut décidée : six mois de prison pour les patrons, également privés pour quatre ans de tout office et bénéfice¹⁹³. La peine était donc lourde car il s'agissait pour le Sénat de punir des abus trop fréquents qui plaçaient les patriciens dans une position de défiance inacceptable vis-à-vis de l'autorité publique.

À la fin du mois de janvier 1533, ce furent les galères des Flandres qui provoquèrent de nombreuses discussions car le capitaine Filippo Basadonna et les patrons s'accusaient réciproquement de «*diverse loro male operation*», tandis que les *galeotti* avaient défié l'autorité du capitaine et des patrons eux-mêmes¹⁹⁴. Les sénateurs devaient prendre une décision pour rétablir «la justice et l'honneur de notre État», et éviter que l'événement ne fasse «*mal exempio et mala satisfatione de tuti li boni*». L'Avogaria di Comun fut chargée de faire une enquête¹⁹⁵. Quelques jours plus tard, l'un des patrons, Matteo Bernardo, fut accusé d'avoir prononcé de «*violentie, parole ignominiose*», d'avoir convoqué le Conseil des

¹⁹² Sanudo, *Diarii*, vol. 30, col. 103, 3 avril 1521.

¹⁹³ Sanudo, *Diarii*, vol. 30, col. 344–350, 7 juin 1521.

¹⁹⁴ ASV, SM, r. 22, fol. 161v°–162, 23 janvier 1533.

¹⁹⁵ ASV, SM, r. 22, fol. 162v°, 27 janvier 1533 ; fol. 163v°, 31 janvier 1533.

Douze pour comploter contre le capitaine, et d'avoir tenté d'échapper aux *dazi* provoquant «le déshonneur de notre État et un préjudice non moins grand pour ce voyage et les *cose nostre*».

Si les désaccords entre patrons et capitaines prenaient rarement un tour dramatique, les plaintes du capitaine pour injures et insubordination restaient toutefois nombreuses. La lecture des *relazioni* révèle l'ambiguïté de la politique du Sénat. Les capitaines étaient soucieux de remplir correctement leurs fonctions et d'éviter les conflits, mais ils n'avaient pas les moyens suffisants ni le soutien indispensable de l'État pour le faire. Leur position équivoque rendait difficile une bonne gestion du voyage. Vincenzo Zantani, capitaine des galères d'Alexandrie de retour en 1525, proposa d'ailleurs que le capitaine soit autorisé à se servir de l'avance de 200 ducats faite par les patrons, pour couvrir certaines dépenses au cours du voyage, même lorsque ces derniers s'y opposaient¹⁹⁶. Cette proposition cachait en réalité la critique d'un système qui ne soutenait pas suffisamment ceux qui étaient chargés de faire respecter les lois à bord des galères. Même si les capitaines étaient des personnes de confiance et respectées, leur position institutionnelle ne suffisait pas à garantir l'obéissance des patrons et des marchands.

Afin d'éviter la corruption des capitaines, il leur était formellement interdit d'avoir un lien familial quelconque avec les patrons. Ils n'étaient pas non plus autorisés à investir dans les sociétés de gestion. Au début du XVI^e siècle, ce règlement était très largement respecté. Nous n'avons trouvé, dans ce domaine, aucune infraction manifeste à la loi. En revanche, certains furent soupçonnés de fraude. Ainsi, en 1522, le capitaine du convoi de Beyrouth, Andrea da Molin de Marino, fut accusé par Francesco Erizzo de Filippo de ne pas avoir remis un cantare de poivre chargé pour lui à Beyrouth, par Nicolò Pesaro d'Andrea; il réclamait la somme de 51 ducats¹⁹⁷. Certains capitaines se firent quant à eux les complices des agissements frauduleux des patrons, en particulier en omettant de les mentionner dans leur rapport. Garants du respect de l'*incanto*, leur commission prévoyait pourtant explicitement leur condamnation s'ils ne respectaient pas leur contrat, et en particulier les délais de la *muda*¹⁹⁸.

¹⁹⁶ ASV, CR, b. 61, fol. 24, 28 avril 1525.

¹⁹⁷ ASV, GP, r. 222, fol. 148v°, 14 mai 1522.

¹⁹⁸ L. de Mas-Latrie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 267, «Commission ducale d'un capitaine des galères de Barbarie», 11 janvier 1508, paragraphe 33.

Au cours du voyage, les sénateurs renouvelaient souvent un ordre déjà transmis, mais qui n'avait pas été respecté par le capitaine, tel qu'un changement d'itinéraire ou l'annulation d'une étape pour des raisons de sécurité. En feignant de ne pas avoir reçu les ordres, le capitaine pouvait satisfaire les exigences de certains marchands. Ainsi, durant la guerre contre les Turcs, en 1499–1503, certains d'entre eux refusèrent de rejoindre la flotte armée. Après la bataille, d'autres choisirent de ne pas reprendre le cours normal de l'expédition commerciale. Ce fut le cas d'Antonio Diedo, capitaine des galères *al trafego* qui, malgré la satisfaction d'une partie de ses exigences par le Sénat – et en particulier l'envoi d'argent pour payer la chiourme et d'une galère en meilleur état –, décida de rentrer à Venise après la rébellion des hommes d'équipage. Un tel cas de figure pouvait provoquer les protestations des gestionnaires. Ainsi, en 1501, les patrons de retour de Barbarie se plaignirent du capitaine du convoi, Angelo Malipiero de Tommaso, qu'ils accusaient d'être resté à terre à Venise puis à Valence, durant de nombreux jours. À leur tour, l'*armirajo* et le médecin de bord furent incriminés¹⁹⁹.

Lorsque les capitaines prenaient position en faveur des patrons, au lieu de dénoncer leurs abus, ils étaient l'objet de remontrances immédiates. Ainsi, lors de son rapport au Sénat en décembre 1505, Marco Antonio Contarini d'Alvise, le capitaine des galères des Flandres, tenta de justifier l'attitude des patrons qui avaient chargé de la laine dans des parties du navire où cela était théoriquement interdit. Le doge, très mécontent, lui rappela que ce n'était pas à lui d'excuser les patrons²⁰⁰. Cette année-là, ces derniers ne furent d'ailleurs pas approuvés par le Sénat.

Enfin, les capitaines tardaient à présenter leur rapport et il s'écoulait parfois un mois entre la date de leur retour et celle de leur intervention devant les sénateurs. En 1517, Marino Sanudo évoqua le cas du capitaine de Beyrouth qui n'était pas venu faire sa relation, un usage qui selon le chroniqueur était en train de se perdre²⁰¹. Les archives ne conservent d'ailleurs qu'un nombre relativement restreint de ces rapports. En supposant que cela relève d'un problème de conservation, c'est dire que ceux-ci n'étaient pas enregistrés ou conservés avec le même

¹⁹⁹ ASV, PSM, *Misti*, b. 161.

²⁰⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 6, col. 272, 20 décembre 1505, rapport du capitaine des Flandres, Marco Antonio Contarini.

²⁰¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 330, 6 juin 1517.

soin que d'autres rapports officiels. Mais il est également probable qu'il se soit agi d'un abandon progressif de l'usage.

Les *relazioni* permettaient pourtant aux patriciens d'exprimer leur opinion sur l'organisation, ses qualités et ses défauts, et les solutions qui auraient pu être apportées. Les capitaines étaient en effet les premiers à subir les conséquences des dysfonctionnements du système. Ils se plaignaient d'une telle situation, tout en proposant des mesures pour renforcer leur autorité. Alessandro Contarini de Pandolfo, de retour de Barbarie en 1525, demanda par exemple aux sénateurs d'être plus vigilants dans la rédaction de la *commissio*²⁰². Il se plaignit en effet d'avoir eu de grandes difficultés à respecter les clauses contenues dans le texte, souvent en contradiction les unes avec les autres. La même année, le rapport de plusieurs pages produit par le capitaine des galères d'Alexandrie, Vincenzo Zantani, n'était que l'inventaire détaillé des problèmes rencontrés lors de la navigation²⁰³. Quelques années plus tard, Giovanni Alvisé Bembo, capitaine du convoi d'Alexandrie en 1530, demanda quant à lui «*che el comprar et vender sia libero*», c'est-à-dire que la vente et l'achat soient libres, parce que sans cela, les galères se retrouvaient à la merci du gouverneur d'Alexandrie, et le port devenait alors une «prison courtoise»²⁰⁴. Les convois de galères publiques apparaissaient en effet comme une forme de navigation trop contraignante. Les capitaines devaient défendre des dispositifs législatifs obsolètes, rejetés par les acteurs de la navigation publique, ce qui rendait leur situation délicate.

Les galères en guerre

À l'origine même de la navigation publique se trouvait le principe de la participation ponctuelle des galères marchandes à la flotte armée. Les patrons des galères ainsi que les membres d'équipage devaient se tenir prêts à répondre aux ordres de mobilisation lancés par l'État. C'était l'un des caractères «publics» fondamentaux du système : les *galere da mercato* devaient servir à la défense militaire de la Sérénissime. Les patriciens qui prenaient les galères aux enchères savaient que la

²⁰² ASV, CR, b. 61, fol. 30, 22 mai 1525.

²⁰³ ASV, CR, b. 61, fol. 25, 28 avril 1525.

²⁰⁴ ASV, CR, b. 61, fol. 120v°, 1531.

navigation commerciale était à cette condition et qu'ils pouvaient être appelés à seconder la flotte armée.

À la fin du XV^e siècle, la guerre contre les Turcs provoqua de vives tensions entre l'État et les protagonistes de la navigation publique qui révélèrent à cette occasion comment ils concevaient leurs fonctions militaires. Face à la menace ottomane, les Vénitiens furent contraints de mobiliser toutes leurs forces, et durant l'été 1499, les galères marchandes furent réquisitionnées²⁰⁵. En août, les Ottomans et les Vénitiens se rencontrèrent dans les eaux de Navarin et les galères marchandes participèrent aux combats. Selon Girolamo Priuli, jamais Venise n'avait eu de flotte aussi puissante et autant de navires et d'hommes à sa disposition²⁰⁶. La bataille tourna pourtant vite en défaveur de la Sérénissime. La déroute de Zonchio constitua un revers militaire majeur, qui annonça une grave crise dans le monde politique vénitien. La défaite fit scandale, et l'échec fut rapidement attribué à l'incompétence des patriciens chargés des opérations militaires²⁰⁷. Le capitaine général de la mer Antonio Grimani fut accusé d'être le principal responsable de la défaite et sa stratégie fut l'objet de nombreuses critiques²⁰⁸. Parmi les reproches qui lui étaient faits, celui d'avoir enrôlé trop de marchands dans la flotte visait directement les patrons des galères marchandes réquisitionnées²⁰⁹.

Ces derniers, avant de rejoindre l'armada, avaient fait tout leur possible pour entraver et retarder les procédures administratives visant à

²⁰⁵ ASV, SM, r. 15, fol. 15v^o-16, mai 1500.

²⁰⁶ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 168, août 1499.

²⁰⁷ F. C. Lane, «Naval Actions and Fleet Organization: 1499-1502», J. R. Hale (éd.), *Renaissance... op. cit.*, p. 143-173. Voir également B. Doumerc, «De l'incompétence à la trahison: les commandants de galères vénitiens face aux Turcs (1499-1500)», *Félonie, trahison, reniements au Moyen Âge, Les cahiers du CRISIMA*, 3, Montpellier, 1997, p. 613-624; R. Cessi, «Alcuni aspetti della crisi politica veneziana al principio del secolo XVI», *Miscellanea di studi storici ad Alessandro Luzio*, Florence, Le Monnier, 1933, p. 147-150; S. Pepper, «Fortress and fleet: the defence of Venice's mainland Greek colonies in the late fifteenth century», D. S. Chambers (éd.), *War, Society and Culture in Renaissance Venice. Essays in honour of J. Hale*, Londres, The Hambledon Press, 1993, p. 29-55; E. Zille, «Il processo Grimani», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. XXXVI-XXXVII, 1945, p. 137-194.

²⁰⁸ Marino Sanudo se fait l'écho du mécontentement des Vénitiens: Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 1, octobre 1499, en rapportant en particulier les chansons que l'on entend les enfants chanter «Antonio Grimani/ Ruina de' cristiani/ Rebello de' venetiani/ Puòstu esser manzà da' canni/ Da' canni, da' cagnolli/ Ti e toi fulli!» Sur le procès d'Antonio Grimani et les lourdes accusations qui pesaient sur lui, voir B. Doumerc, «De l'incompétence...», art. cité; E. Zille, «Il processo...», art. cité.

²⁰⁹ F. C. Lane, «Naval...», art. cité, p. 160.

organiser leur réquisition²¹⁰. Par la suite, on les accusa d'avoir fait preuve de peu d'ardeur au combat. Ils se seraient livrés à l'ennemi ou auraient fui devant le danger. Dans les jours qui suivirent, on parla à Venise de la couardise des patrons des galères marchandes, de leur lâcheté, donc de leur culpabilité. Les patriciens marchands furent désignés comme responsables de la faillite. Pour Girolamo Priuli, «les citoyens vénitiens estimaient plus la vie que l'honneur et la gloire»²¹¹, alors qu'on attendait d'eux qu'ils aiment «plus la patrie qu'eux-mêmes»²¹². Le 7 août 1499, Antonio Diedo de Marco, le capitaine des galères *al trafego* et Andrea Basadonna de Filippo, celui des galères de Barbarie, avaient pourtant donné l'ordre à tous les patrons réquisitionnés de rester auprès de la flotte armée jusqu'à la fin des hostilités²¹³. Mais certains d'entre eux avaient tout de même transgressé les ordres.

Le 14 septembre, les sages enjoignirent les treize patrons désobéissants ainsi que le capitaine de Barbarie de rentrer à Venise afin d'être emprisonnés et jugés²¹⁴. Cette décision concernait l'ensemble des patrons des galères *da mercato*, mis à part Vincenzo Polani de Giacomo, Leonardo Priuli d'Agostino et Giovanni Garzoni de Marino. La culpabilité de Paolo Calbo de Marino et de Giusto Guoro de Pandolfo était également discutée²¹⁵. Le 5 novembre, le capitaine Andrea Basadonna se présenta à Venise et fut aussitôt mis en prison. La rumeur courait qu'il serait condamné à mort, mais Basadonna se disait serein car il se savait innocent²¹⁶. Les autres patrons rentrèrent à Venise le 16 décembre et s'ouvrit alors un procès retentissant²¹⁷.

Il fut reproché aux patrons des galères marchandes de n'avoir pas considéré leur mission militaire comme prioritaire et d'avoir privilégié

²¹⁰ B. Doumerc, «De l'incompétence...», art. cité, p. 616.

²¹¹ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 281, mars 1500.

²¹² ASV, *ST*, r. 14, fol. 29v°, 13 juin 1501.

²¹³ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 1292, septembre 1499.

²¹⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 1296, 14 septembre 1499.

²¹⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 1329, 19 septembre 1499, lettre de Domenico Malipiero, *provveditore dell'armata*.

²¹⁶ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 223-224, novembre 1499. Voir également ASV, *AC*, *Raspe*, b. 3659, fol. 35v°, 20 mars 1501.

²¹⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 66-67, 16 décembre 1499. Les patrons condamnés furent ceux des Flandres, Alvise Pasqualigo de Filippo, Lorenzo Pasqualigo de Filippo, Fantino Querini d'Angelo; ceux de Beyrouth, Giacomo Corner de Donato, Francesco Michiel d'Antonio, Lion da Molin de Nicolò, Giovanni Morosini d'Orsato; ceux d'Alexandrie, Troiano Bollani de Girolamo, Giusto Guoro de Pandolfo, Paolo Calbo; ceux de Barbarie, Giacomo Moro d'Antonio, Girolamo Cappello de Carlo. Voir également ASV, *AC*, *Raspe*, b. 3659, fol. 16v°, 25 septembre 1500.

leurs intérêts commerciaux. Les rameurs étaient également visés car, protestant contre la faiblesse de leurs salaires, inférieurs à ceux des rameurs des galères armées, ils n'avaient pas fait preuve de l'ardeur que l'on attendait d'eux. Ces différentes mises en cause révélaient une tension nouvelle entre les acteurs de la navigation publique et l'État. Les patriciens gestionnaires exprimaient une conception de leur rôle défensif et militaire différente de l'idée véhiculée par la tradition. Ils faisaient désormais une distinction nette entre leurs fonctions commerciales et économiques, considérées comme primordiales, et leur devoir militaire qui semblait désormais secondaire.

D'autre part, le phénomène relève assez clairement du processus classique de désignation de boucs émissaires. Face à la sévérité de la défaite, il fallait trouver des responsables au désastre et détourner l'attention des causes véritables. Malgré la gravité de l'accusation et la sévérité du jugement, les douze patrons incriminés poursuivirent pour la plupart leur carrière économique et politique par la suite²¹⁸. Leur condamnation semble donc avoir constitué un exutoire temporaire : la désignation immédiate de coupables évitait de remettre en question l'organisation militaire vénitienne et l'ensemble de la classe dirigeante. L'oligarchie politique devait se protéger des critiques que ne manquerait pas de formuler la communauté vénitienne. D'ailleurs, en novembre 1499, Andrea Basadonna, le capitaine des galères de Barbarie, disait ne pas avoir peur car il se savait innocent et il connaissait « la nature vénitienne » : une fois passée la colère, les choses se calmeraient d'elles-mêmes²¹⁹.

Les patrons de galères assumèrent donc une fonction expiatoire évidente. En temps de guerre, désigner les coupables et faire de quelques-uns les responsables d'une défaite collective sont des phénomènes classiques. Ce furent ici les marchands et les patrons de galères qui jouèrent ce rôle. L'issue dramatique de la bataille de Zonchio avait certainement été la conséquence de phénomènes conjugués, d'une infériorité militaire et d'une succession de choix tactiques malheureux.

²¹⁸ Ainsi Alvise Pasqualigo fut garant et investisseur des galères des Flandres en 1506 et 1519 ; il fut sénateur en 1514, 1517 et 1520, membre du Conseil des Dix en 1515. Il devint enfin procureur de San Marco *de ultra* en 1522, en échange d'un prêt de 12 000 ducats à la Seigneurie. Fantino Querini fut patron d'une galère de Beyrouth en 1501. Giacomo Corner fut patron d'une galère d'Alexandrie en 1501 ; Francesco Michiel également en 1510. Enfin Giusto Guoro fut patron d'une galère d'Alexandrie en 1501 et 1507, de Barbarie en 1503, d'Aigues-Mortes en 1506 et de Beyrouth en 1513.

²¹⁹ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 223-224, novembre 1499.

La responsabilité des marchands ne pouvait constituer à elle seule une explication suffisante. Pourtant, leur désignation comme principaux coupables semble un signe de leur perte d'influence, de l'affaiblissement progressif de leur fonction économique.

Néanmoins, après la défaite de l'été 1499, la volonté déclarée des gouvernants fut de rétablir au plus vite la régularité des convois. En novembre, les sénateurs réaffirmèrent l'importance des voyages commerciaux, même s'ils considéraient les réquisitions comme une nécessité²²⁰. Tous s'accordaient à vouloir abréger au maximum le service des navires de commerce dans la flotte armée²²¹. Au début de 1500, l'ordre fut donné au capitaine général de la mer de démobiliser les cinq galères dont il n'aurait plus besoin – celles de Beyrouth et d'Alexandrie – afin qu'elles reprennent le déroulement normal de leur expédition commerciale²²². Le 17 mars, Marco Trevisan confirma avoir libéré toutes les galères d'Alexandrie et de Beyrouth²²³. Les voyages prévus en 1499 se déroulèrent donc normalement à partir du printemps 1500 et se poursuivirent jusqu'à l'année suivante puisque les galères des Flandres retournèrent à Venise en mars 1501 et celles d'Alexandrie en mai de la même année²²⁴.

En 1500, les discussions reprirent à propos d'une réquisition possible des galères. Le débat qui s'engagea entre les gestionnaires et les sénateurs fut animé. Si les patrons de Beyrouth acceptaient de servir la flotte puis d'effectuer leur voyage par la suite, certains patrons d'Alexandrie s'y opposaient²²⁵. Après de longues négociations, les sages proposèrent enfin, le 26 mai, d'accepter les conditions posées par les patrons de Beyrouth, malgré la désapprobation de certains sénateurs. À la suite d'un nouveau débat très animé, la proposition des patrons finit par l'emporter, contre l'avis d'Antonio Tron d'Eustachio²²⁶. Le Collegio demanda donc à une partie des patrons de poser le banc de recrutement aussitôt et de partir au plus vite. Les galères marchandes rejoignirent la flotte

²²⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 199v^o, 8 novembre 1499.

²²¹ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 228, novembre 1499.

²²² Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 87, 19 janvier 1500.

²²³ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 181, 1^{er} avril 1500.

²²⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 1573, 17 mars 1501 ; vol. 4, col. 39, 20 mai 1501.

²²⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 264, 28 avril 1500.

²²⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 349–350, 26 mai 1500. Il s'agit d'Alvise Contarini de Pandolfo, à la place de Francesco Zane de Bernardo ; Sebastiano Contarini de Giulio, à la place de Giovanni Domenico Contarini de Giulio ; Fantino Memo d'Alvise, à la place de Bertuccio Civran de Pietro.

armée en juin. Le 24 juillet 1500, treize grandes galères prirent part à la seconde bataille de Zonchio²²⁷. La flotte vénitienne était déjà dans une situation difficile. La fièvre affaiblissait les galériens qui parvinrent difficilement à participer aux combats²²⁸. En août, Modon tomba aux mains des Turcs et, après un tel échec, les galères marchandes furent finalement autorisées par le Sénat à reprendre le cours de leur expédition commerciale à la fin du mois²²⁹.

À leur retour à Venise, les patriciens exigèrent des compensations financières. En mai 1500, le Sénat avait décidé que les patrons ayant été réquisitionnés recevraient une indemnité compensatoire²³⁰. Durant l'année qui suivit, la procédure d'indemnisation continua, et s'appliqua aux patrons des galères réquisitionnées durant les deux années précédentes. Afin d'éviter toute contestation, les comptes étaient rigoureusement examinés et le Sénat vérifiait les déclarations de chacun²³¹. Ainsi, les procédures de dédommagement se prolongèrent et les patrons se plaignirent de n'obtenir réparations que plusieurs années plus tard²³². Les hommes d'équipage, comme les patrons, durent patienter de nombreux mois avant de recevoir leur argent et ce fut en 1504 que le Sénat commença à dédommager les officiers et techniciens de bord des galères réquisitionnées en 1499²³³.

Les patrons faisaient preuve d'une réticence croissante vis-à-vis de leur réquisition. En 1501, ils n'hésitèrent pas à réclamer au Sénat la garantie qu'ils ne devraient pas servir auprès de la flotte cette année-là. Les sénateurs, incapables de leur faire une telle promesse, tentèrent de les rassurer en instituant un nouveau règlement : désormais, la mobilisation des navires marchands de Barbarie et des Flandres, les lignes les plus menacées, ne pourrait être décidée que par une majorité de sages²³⁴.

Bien que le service armé constituât l'un des principes de la navigation publique et en dépit des compensations financières proposées, les patrons continuèrent de s'y opposer. Malgré leur résistance, les galères

²²⁷ F. C. Lane, «Naval...», art. cité, p. 164.

²²⁸ Priuli, *Diarii*, vol. 2, p. 7, juillet 1500.

²²⁹ ASV, SM, r. 15, fol. 29v°, 28 août 1500.

²³⁰ ASV, SM, r. 15, fol. 13, 11 mai 1500.

²³¹ ASV, ST, r. 14, fol. 17v°, 14 juin 1501.

²³² Voir, à ce sujet, les documents rassemblés dans le dossier de l'Avogaria di Comun (ASV, AC, *Miscellanea civile*, C 110.23). Les comptes des galères y sont présentés, ainsi que la copie de différents rapports, tel celui des *provveditori* à la révision des comptes, du 13 novembre 1505. Voir aussi ASV, AC, *Miscellanea civile*, C 206.1.

²³³ ASV, SM, r. 16, fol. 37, 21 mars 1504.

²³⁴ ASV, SM, r. 15, fol. 50v°-51, 11 janvier 1501.

marchandes furent de nouveau réquisitionnées en 1509. Celles prévues pour le voyage de Constantinople furent mobilisées, et le convoi finalement annulé. Les patrons avaient déjà versé une partie du montant de la location et il fallut procéder à leur remboursement²³⁵. Toutefois, à partir de cette date, la réquisition des navires commerciaux apparut comme une mesure inefficace d'un point de vue militaire. Ainsi, à part le cas des convois du Levant en 1529²³⁶, le gouvernement vénitien cessa toute réquisition. Lors de la guerre de 1537–1540, il ne fut jamais fait référence à une éventuelle réquisition des galères. Les convois furent tout simplement suspendus. À cette époque, de toute façon, les grosses galères étaient trop peu nombreuses pour jouer un véritable rôle au sein de l'armada. Leur réquisition avait encore un sens à la fin du XV^e siècle, lorsqu'elles étaient jusqu'à dix-sept à naviguer la même année, mais il en était désormais autrement.

Les gestionnaires de la navigation publique, en affirmant leur réticence vis-à-vis des opérations militaires, avaient encouragé l'abandon du principe de la réquisition. Leur attitude suggérait une aspiration nouvelle à voir se formaliser la séparation entre leurs fonctions commerciales d'une part et leurs fonctions militaires et diplomatiques d'autre part. En ce sens, les galères marchandes ne représentaient plus un modèle idéal de gestion. La distinction entre la flotte militaire et la flotte commerciale se renforçait, chacune assumant des missions spécifiques, à mesure que la frontière entre les missions publiques et privées des acteurs économiques s'affirmait. L'exigence d'une armée et d'une flotte spécialisées et professionnelles transformait la configuration des institutions militaires, à Venise comme plus généralement en Europe²³⁷. L'abandon de la navigation publique entraînait en résonance avec pareil phénomène.

Contre le bien public : un groupe de pression

Les pratiques de gestion élaborées par les gestionnaires de la navigation publique pour augmenter leurs bénéfices étaient renforcées par des

²³⁵ ASV, CN, r. 16, fol. 86, 13 août 1511.

²³⁶ ASV, SM, r. 21, fol. 151v°–152v°, 17 septembre 1529.

²³⁷ J. Glete, *Warfare...*, *op. cit.* ; J. Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500–1860*, Stockholm, Almqvist and Wiksell International, 1993. Pour une comparaison intéressante, voir L. Sicking, *Neptune and the Netherlands. State, Economy and War at Sea in the Renaissance*, Leyde, Boston, Brill, 2004, en particulier p. 358 et suiv.

stratégies «externes» visant à accroître leur influence et leurs profits, et à contraindre les gouvernants à favoriser leur activité en prenant des décisions encourageant la navigation publique. Certes, au fil du siècle, ils étaient de moins en moins nombreux et par conséquent leur poids relatif dans les institutions se réduisait d'autant²³⁸. Néanmoins, ils pouvaient toujours compter sur l'appui de leurs parents et alliés, et jouer également sur l'attachement traditionnel de Venise au secteur maritime.

Entre le début de l'année – moment où était fixé le nombre des convois et les termes de l'*incanto* – et la fin de l'été voire le début de l'automne – date à laquelle était théoriquement prévu le départ des galères –, les patriciens désireux de participer à la gestion des galères qui navigueraient cette année-là multipliaient leurs interventions auprès des sénateurs, afin d'exprimer leurs désirs, volontés ou mécontentements²³⁹. En général avant le mois de mars, les sénateurs débattaient de l'opportunité d'organiser les convois, décidaient de leur nombre et de leur destination, en fonction des besoins, de la conjoncture politique et économique des pays visités, ainsi que de l'état de la flotte. Si le nombre de galères prévues ou leur destination ne correspondaient pas aux attentes des gestionnaires potentiels et des marchands, ces derniers tentaient aussitôt d'influencer et de modifier les choix des gouvernants.

La préparation du texte de l'*incanto* était l'occasion de débats et de discussions entre les sénateurs, représentants pour l'occasion des intérêts divergents : s'ils se disaient tous les défenseurs du bien commun, ils poursuivaient également, en parallèle, leurs intérêts propres ou ceux de leurs proches. Les gestionnaires de la navigation interféraient dans les débats comme le révèlent les amendements successifs qu'ils proposaient. Lorsque les délais prévus pour les voyages leur paraissaient trop brefs pour réaliser de bonnes affaires, ils s'efforçaient d'obtenir le prolongement de la *muda*, en demandant le prolongement des temps de chargement dans les ports les plus richement achalandés²⁴⁰. Ils tentaient également de faire modifier les itinéraires des convois au prétexte que les escales ne leur convenaient pas. Ils les jugeaient souvent trop dangereuses

²³⁸ Voir chapitre 3, p. 140.

²³⁹ Sur les procédures de débat au Sénat, F. De Vivo, *Information...*, *op. cit.*, p. 30 et suiv.

²⁴⁰ Voir par exemple, Bibliothèque municipale de Roanne, fonds Boulier, ms., 4, fol. 24v°, paragraphe 74.

ou craignaient de n'y trouver que peu de marchandises²⁴¹. Parfois, les marchands réclamaient au contraire des escales supplémentaires, afin d'augmenter leurs bénéfices, même au risque d'accoster dans des zones peu sûres voire provisoirement interdites. Afin d'éviter de telles réclamations, on rappelait dans l'*incanto*, «de façon à ce que les patrons qui prendront les galères ne puissent dire avoir été trompés», que la *muda* n'aurait pu être prolongée sous aucun prétexte²⁴².

Dans sa double mission de concilier l'intérêt des entrepreneurs privés et celui de l'État, la navigation publique devait également satisfaire des exigences diplomatiques. Ainsi, les escales étaient souvent choisies pour des raisons certes commerciales mais également politiques. La visite d'un port contentait tel souverain, le boycott d'un autre punissait les méfaits de tel prince. Or en refusant les termes de l'*incanto*, les patriciens s'opposaient à voir leurs intérêts commerciaux immédiats subordonnés à des exigences politiques plus générales. La défense de l'*utilità* de la communauté était assujettie à celle de leurs propres affaires. En refusant d'assumer ces fonctions publiques, politiques ou diplomatiques, les gestionnaires de la navigation publique voyaient leur rôle s'apparenter de plus en plus à celui des armateurs privés.

Après la publication officielle du texte de l'*incanto*, les patriciens ne cessaient pas pour autant de réclamer la révision des chapitres ne leur convenant pas. Les gouvernants pouvaient alors satisfaire leurs demandes, même lorsqu'il s'agissait de défendre l'intérêt spécifique d'un petit nombre de patriciens, une pratique qui était alors immédiatement dénoncée par le camp adverse. En 1524, le Collegio demanda aux sages de révoquer l'un des chapitres de l'*incanto* de Barbarie, qui avait été rédigé dans le seul but de contenter les Dolfi, c'est-à-dire «l'intérêt particulier des marchands et non celui de l'*incanto*»²⁴³. Un tel refus resta toutefois un cas isolé, et de nombreux *incanti* favorisaient clairement certains particuliers. Celui des galères des Flandres, en 1495, exigeait que le capitaine intervienne auprès du roi de Tunis, afin d'obtenir le remboursement des 1 100 ducats appartenant à Stefano et Teodosio Contarini de Bernardo²⁴⁴. L'*incanto* du convoi d'Alexandrie de l'année suivante demandait que les galères aillent chercher vingt et un colis d'épices, laissés à Corfou par Antonio Grimani, le capitaine général

²⁴¹ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 277, 17 mai 1517.

²⁴² ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, 57v°, 3 juin 1535, Beyrouth.

²⁴³ ASV, *CN*, r. 20, fol. 6, 9 mai 1524.

²⁴⁴ ASV, *SMI*, r. 2, 1^{re} partie, fol. 47v°, 9 avril 1495, Flandres.

de la mer, et qui appartenait à Girolamo Querini d'Andrea, Alvise Arimondo de Pietro et d'autres marchands²⁴⁵. Il s'agissait certes là autant des missions traditionnelles des galères publiques que de satisfaire les besoins des marchands vénitiens, mais la mise en avant des intérêts particuliers de certains d'entre eux créait bien entendu des tensions et des dissensions au sein du groupe patricien.

Les patriciens désirant prendre part à la gestion des galères cherchaient également à négocier le montant de la subvention (*dono*) versée aux patrons. Il s'agissait en principe d'un prêt remboursable, produisant 2 à 3 % d'intérêt, et qui représentait une avance sur les nolis du retour²⁴⁶. Le *dono* pouvait atteindre 7 000 ducats, et était généralement d'un montant supérieur au coût même de la location du navire. De tels montants se justifiaient par les dépenses importantes qu'engendrait la protection des galères (emploi d'arbalétriers, dépenses d'ambassade, artillerie, etc.). Les gestionnaires cherchaient bien entendu à obtenir une subvention la plus conséquente possible.

Les séances d'enchères généraient à leur tour des stratégies et pressions diverses de la part des patriciens. En premier lieu, lorsque l'*incanto* proposé faisait l'unanimité contre lui, les patriciens décidaient de ne pas participer aux premières enchères. Ils savaient que si les galères ne trouvaient pas preneurs, les sénateurs devraient apporter des modifications à l'itinéraire, à la durée du convoi ou au montant de la subvention. Cela supposait des concertations préalables dont il reste difficile de trouver des mentions explicites dans les sources même s'il paraît probable qu'elles aient eu lieu. Tant que les galères n'avaient pas été adjugées, il fallait organiser de nouvelles enchères. Après plusieurs échecs successifs, les sages aux ordres, s'ils voulaient mettre un terme au processus, ne pouvaient faire autrement que de contenter les patriciens. Lassés de devoir renouveler en vain les encans, ils cédaient donc aux réclamations des patrons potentiels, en augmentant la subvention offerte ou en supprimant les chapitres litigieux. En 1504 par exemple, les galères de Beyrouth ne trouvèrent pas d'acquéreurs. Afin de sortir de l'impasse, les sénateurs accordèrent aux futurs patrons les nolis de la haute et de la Basse Romanie, initialement destinés aux galères d'Alexandrie²⁴⁷. Les patriciens intéressés par le voyage de Syrie étaient

²⁴⁵ ASV, SMI, r. 2, 1^{re} partie, fol. 57, 19 avril 1496, Alexandrie.

²⁴⁶ J.-C. Hocquet, *Denaro, navi e mercanti a Venezia 1200-1600*, Rome, Il Veltro, 1999, p. 165.

²⁴⁷ ASV, SM, r. 16, fol. 42^v, 23 mai 1504.

ainsi assurés d'augmenter leurs bénéfices. En octobre 1510, après un nouvel *incanto* non concluant, Marino Sanudo s'indigna de cette situation « honteuse » car, selon lui, chacun défendait son intérêt propre et celui de ses proches plutôt que de suivre les judicieux conseils que lui-même tentait de donner²⁴⁸. Encore en 1545, les sénateurs durent réduire le nombre de galères prévues pour Beyrouth, deux au lieu de trois, après une séance d'enchères qui n'aboutit pas²⁴⁹.

Au prétexte d'un contexte difficile, les marchands et les patrons réclamaient parfois des dédommagements ou des allègements de taxes. Les difficultés financières causées par la guerre obligeaient pourtant la République à limiter strictement ses dépenses. En 1497, le roi de Tunis interdit aux patrons des galères *al trafego* de faire escale. Certains sénateurs proposèrent alors un dédommagement des patrons, correspondant à la valeur des nolis perdus, soit 500 ducats, mais la proposition fut rejetée par la majorité d'entre eux²⁵⁰. En 1528, ce fut Nicolò Grimani d'Alvise qui réclama, au nom de son frère Filippo récemment décédé, une partie de la subvention promise lorsque ce dernier était patron d'une galère de Barbarie (capitaine Bartolomeo da Mosto). Le Collegio exigea toutefois des preuves et une enquête fut ordonnée, avant qu'aucune somme ne lui soit versée²⁵¹.

Les réclamations auprès des sénateurs touchaient différents domaines d'intérêt. En 1494, après le départ du convoi, les parsonniers des sociétés de Barbarie demandèrent aux sénateurs d'envoyer aux patrons des galères l'ordre de se rendre à Mers-el Khares ou à Tabarca afin de charger du corail²⁵². En octobre 1503, ce n'étaient pas seulement les marchands qui comparaissaient devant la Seigneurie afin de se plaindre car l'*incanto* des galères d'Alexandrie n'avait pas été respecté, mais tous ceux qui avaient des intérêts à Alexandrie et Damas, voire des parents de ceux qui y résidaient²⁵³. L'année suivante, à la demande de Giovanni Battista Foscarini, les sénateurs exigèrent que les patrons des galères des Flandres (capitaine Marco Antonio Contarini d'Alvise)

²⁴⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 11, col. 563, 29 octobre 1510.

²⁴⁹ ASV, SM, r. 28, fol. 26, 7 mai 1545.

²⁵⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 129v°, 11 juillet 1497.

²⁵¹ ASV, CN, r. 20, fol. 148v°, 17 janvier 1528.

²⁵² ASV, SM, r. 14, fol. 45, 11 octobre 1494. À propos du commerce du corail, voir B. Doumerc, « Le corail de l'Ifrîqiya et son commerce pendant le Moyen-Âge », *Bulletin archéologique du CTHS*, n° 19, fasc. b, 1983, p. 9–12.

²⁵³ ASV, SM, r. 16, fol. 23v°, 8 octobre 1503.

chargent prioritairement ses ballots de laine, laissés à quai par les galères précédentes²⁵⁴.

Les gouvernants tentaient de limiter l'influence des groupes de pression et les multiples interventions des marchands lors des discussions concernant la navigation publique. En octobre 1503, le sage du Conseil Antonio Tron d'Eustachio demanda que toute proposition visant à «altérer» la *muda* soit l'objet du consentement du doge, de six conseillers, des trois chefs des Quarante, des six sages du Conseil, des cinq sages de Terre ferme et des sages aux ordres²⁵⁵. Il espérait ainsi éviter les intrusions intempestives des marchands mécontents, et rendre plus difficile l'adoption de modifications concernant les *mude*. Antonio Tron était l'un des patriciens les plus vigilants en la matière puisque quelques années plus tard, il chercha également à limiter les abus des *maone*²⁵⁶. De la même façon, en 1506, les sénateurs édictèrent une loi ayant pour principal objet d'interdire les pressions et les chantages avant le départ des galères²⁵⁷. Ainsi fut-il clairement spécifié que les patriciens ne pouvaient demander l'annulation d'un voyage ou exiger la modification des clauses de l'*incanto*. Il leur fut également interdit de faire pression sur des patriciens désireux de devenir patrons d'une galère, en leur nom propre ou en celui de quelqu'un d'autre. La loi prévoyait une amende de 500 ducats pour les contrevenants²⁵⁸. De même, l'*incanto* de 1526 des galères de Beyrouth rappela :

Afin que les patrons qui prendront les prochaines galères ne puissent dire avoir été trompés, il est formellement institué qu'en aucun cas, la *muda* ne pourra être prolongée, ni que personne ne pourra présenter ses opinions à ce conseil [le Sénat] par n'importe quel moyen que l'on puisse imaginer. La présente décision ne peut être suspendue, révoquée ou interprétée, et qui chercherait à présenter une proposition contraire, serait soumis à une peine de 500 ducats, qui serait immédiatement perçue par le Collegio²⁵⁹.

Le dispositif institutionnel vénitien, particulièrement souple et flexible, permettait l'adaptation des lois aux nouvelles conditions du commerce et

²⁵⁴ ASV, SM, r. 16, fol. 57v°, 16 décembre 1504.

²⁵⁵ ASV, SM, r. 16, fol. 22v°, 7 octobre 1503.

²⁵⁶ ASV, SM, r. 16, fol. 60, 25 février 1505. À propos des Tron, voir R. Finlay, *Politics... op. cit.*, *passim*, et en particulier p. 231 et suiv.

²⁵⁷ ASV, SM, r. 16, fol. 103-103v°, 22 avril 1506.

²⁵⁸ Notons toutefois que 35 conseillers votèrent contre cette loi, chiffre relativement élevé par rapport à ceux généralement constatés.

²⁵⁹ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 2v°, 18 avril 1526, Beyrouth.

aux évolutions législatives successives. Afin de réagir le plus rapidement possible, le Sénat déléguait ponctuellement une partie de son autorité à d'autres instances plus qualifiées ou au capitaine lui-même. Pareilles délégations de pouvoir se généralisaient, au risque parfois de voir les acteurs faire des interprétations divergentes de la loi²⁶⁰. Le contenu des lois et autres règlements évoluait rapidement. La législation en matière de taxes commerciales et douanières, par exemple, connut des adaptations successives et nombreuses au cours du XVI^e siècle. En raison des méventes fréquentes, les marchandises qui revenaient à Venise à bord des galères parce qu'elles n'avaient pas trouvé d'acheteurs, n'étaient pas de nouveau taxées lorsqu'elles quittaient la lagune à bord d'autres navires. Le Sénat multipliait les décisions en ce sens²⁶¹. Il répondait ainsi à la pression des marchands qui refusaient de payer deux fois, au moment même où leur situation économique devenait plus délicate. Néanmoins, une telle pratique permettait sans doute une augmentation de la fraude.

Contraints de faire preuve de promptitude, les gouvernants étaient parfois obligés de tolérer des pratiques en contradiction avec la loi, car c'étaient les seules en mesure d'apporter des solutions rapides à des problèmes concrets. Les dysfonctionnements s'imposaient et se généralisaient, contraignant les législateurs à les intégrer aux règlements déjà existants. Certains *incanti*, par exemple, prévoyaient le départ des galères à l'automne, même s'il était évident que cela accroissait les risques de naufrage. Dès lors, comme l'expliquait en 1525 le capitaine des galères d'Alexandrie, Vincenzo Zantani, en projetant le départ des galères durant l'hiver, celles-ci arriveraient en été, et n'auraient rien à charger, du moins la première année, car la *muda* précédente aurait déjà emporté les épices venues avec la caravane de novembre. Certes, reconnaissait-il, la question ne se poserait plus par la suite, mais il rappela à la Seigneurie que la navigation hivernale nécessitait des galères en bien meilleur état que celles qui lui avaient été livrées cette année-là²⁶².

Les gestionnaires de la navigation publique et les marchands cherchèrent donc, tout au long du XVI^e siècle, à faire pression sur les gouvernants vénitiens afin de préserver leur activité. Ces derniers

²⁶⁰ R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 228 : la procédure relative aux modalités de propositions était pourtant clairement définie par la loi.

²⁶¹ Parmi les très nombreux exemples, ASV, *SM*, r. 15, fol. 127, 9 mai 1502.

²⁶² ASV, *CR*, b. 61, fol. 23v°, 28 avril 1525.

devaient adapter le cadre législatif au fur et à mesure que le secteur se transformait, et les acteurs du commerce jouait un rôle important dans ce processus. Néanmoins, leur insistance à imposer certains aménagements et leur volonté d'accroître les profits remettaient en cause l'accord établi entre l'État et les particuliers, et le principe de la préservation du bien public. Ce déséquilibre croissant entre les intérêts de l'État et les intérêts des individus menaçait la navigation publique. Il contribua à la rupture de l'accord au fondement même de l'organisation et favorisa ainsi son abandon.

Au XVI^e siècle, les relations entre les gouvernants vénitiens, en charge de l'organisation des convois de galères publiques, et les acteurs impliqués dans la gestion et l'exploitation du système ne se fondaient plus sur le consensus et l'équilibre. Les discours officiels dénonçant les pratiques illécites des acteurs économiques s'appuyaient sur une rhétorique opposant le bien public et les intérêts des particuliers, accusant les gestionnaires et les patrons des galères de ne pas respecter la convention tacite qui les liait les uns aux autres, et qui définissait leurs relations à l'État. Ils contribuaient ainsi à affaiblir l'organisation de la navigation publique.

Celle-ci avait représenté, pendant plusieurs siècles, le paradigme de l'économie vénitienne, le système modèle d'une économie fortement encadrée par l'État, dans laquelle convergeaient le bien de communauté et les intérêts privés, deux réalités souvent assimilées dans la rhétorique politique. De ce fait, nous l'avons dit, la navigation publique avait constitué plus qu'une simple organisation économique, un système qui permettait à des acteurs privés de satisfaire des exigences publiques, dans les domaines militaire, politique, diplomatique et qui représentait plus généralement un moyen de subsistance pour une partie du petit peuple.

Or pendant la cinquantaine d'années précédant la disparition définitive des convois, ces acteurs avaient remis en cause leurs missions publiques. Ainsi s'étaient progressivement révélées les nombreuses incohérences existant entre les principes de la navigation publique tels qu'ils avaient été énoncés deux siècles auparavant, et les usages de l'organisation au XVI^e siècle. La relation originale qui avait été établie entre secteur privé et secteur public grâce aux convois de galères ne fonctionnait plus de manière efficace. Les *mude* ne paraissaient plus adaptées à l'évolution du rôle joué et revendiqué par les agents économiques. De telles transformations ne signifiaient pas pour autant le déclin général de la navigation commerciale vénitienne, en raison du dynamisme de l'autre versant de l'organisation commerciale : la navigation privée.

CHAPITRE 5

LA NAVIGATION PRIVÉE : PERFORMANCES ÉCONOMIQUES ET ÉVOLUTIONS SOCIALES

La navigation privée, l'ensemble des navires de propriété privée battant pavillon vénitien, constituait encore au XVI^e siècle l'organisation principale en terme de volume des affaires. Alors que la navigation publique déclinait progressivement, le secteur privé demeurait performant et dynamique, garantissant les positions commerciales des Vénitiens en Méditerranée. Mais des transformations affectaient logiquement le secteur : la conjoncture politique et économique, méditerranéenne et européenne, pesait de tout son poids sur l'organisation commerciale, de même que le déclin de la navigation publique impliquait une réorganisation progressive de l'activité dans son ensemble. Au fur et à mesure que le nombre de convois de galères publiques se réduisait, les nef^s privées voyaient leurs fonctions redéfinies par le gouvernement vénitien. Ainsi, un processus complexe et lent conduisit à une redistribution des tâches entre les deux secteurs, publics et privés, de la navigation commerciale vénitienne, et à une redéfinition des missions économiques et politiques de la navigation privée.

1. *Une activité commerciale dynamique*

Le contexte politique et économique

Les difficultés conjoncturelles, politiques ou économiques, qui affectèrent la navigation publique au XVI^e siècle eurent des répercussions équivalentes sur le secteur privé. Les guerres vénéto-turques de 1499 et de 1537, la ligue de Cambrai et les guerres d'Italie, les évolutions politiques dans le Levant et au Maghreb, déstabilisèrent l'ensemble des infrastructures commerciales vénitiennes, qu'elles soient publiques ou privées. Les tensions étaient vives et les armateurs étaient contraints de se plier aux exigences politiques dictées par un contexte international fragile. Ils n'étaient pas à l'abri des représailles ou de l'inimitié des souverains étrangers et dépendaient dans une large mesure de la

négociation des sauf-conduits et des traités de paix. Tout au long du XVI^e siècle, les nef s'eurent également à subir les conséquences de la course. Naviguant plus souvent de façon isolée, elles devenaient des proies faciles. L'*incanto* de Beyrouth de 1544 expliquait ainsi que

si les galères ne naviguent pas, les épices voyagent sur les nef s, à grand frais et au risque et péril des marchands, comme on l'a vu récemment avec le cas d'une nef florentine qui venait de Syrie, chargée d'épices, mais qui a été prise par les corsaires¹.

En effet, les cas d'attaques furent nombreux durant toute la période étudiée. Ainsi par exemple, le navire d'Alvise Contarini de Federico fut pris, en 1495, dans les eaux de Rhodes par un corsaire² et, en 1506, la nef Priula par des Génois³. En 1503, Andrea Badoer demanda la clémence du Sénat : cinq années auparavant, un corsaire français s'était emparé de ses marchandises, alors même que l'embarcation, partie de Candie (Crète), arrivait à l'entrée du golfe de Venise. Il avait perdu pour 2 200 ducats de marchandises qui n'étaient pas assurées⁴. Quelques années plus tard, ce fut un navire chargé de vin de Malvoisie et de fromages que captura un Barcelonais, patron d'un *barçoto* armé en Sicile⁵. Un chevalier de Rhodes envoya également par le fond une nef vénitienne (patron Nicolò Bianco)⁶. Enfin, en 1521, les Turcs retinrent une nef (patron Cipriano da Mosto) près de Nègrepont (Eubée), alors que les relations entre Venise et le sultan semblaient dans une période relativement pacifiée⁷. Les marchands les plus chanceux parvenaient parfois à retrouver leurs cargaisons. Ainsi, en 1520, les *provveditori di comun* évoquèrent le cas de Matteo Priuli qui avait chargé quatre *colli* de soie sur une nef (patron Matteo Vassallo) à Rhodes⁸. Les soies avaient été prises par un pirate, le *capitano* Vidal, puis ramenées à Rhodes, où Matteo Vassallo avait pu apporter la preuve qu'elles étaient la propriété de Matteo Priuli à qui elles avaient été volées.

Venise jouissait d'une très bonne réputation commerciale et ses marchands, qui tiraient profit de cette notoriété, en subissaient également les

¹ ASV, *SMI*, livre IV, fol. 72, 10 mars 1544, Beyrouth.

² ASV, *SM*, r. 14, fol. 81, 16 octobre 1495.

³ ASV, *PC*, r. 1, fol. 129, 23 octobre 1506.

⁴ ASV, *SM*, r. 16, fol. 27v^o, 22 décembre 1503.

⁵ ASV, *CN*, r. 18, fol. 14, 14 juillet 1515.

⁶ ASV, *CN*, r. 18, fol. 30, 6 avril 1516.

⁷ ASV, *CL*, f. 1, 27 juillet 1521.

⁸ ASV, *PC*, b. 9, *libro degli atti I*, fol. 122v^o, 4 septembre 1520.

conséquences. On savait en effet que les nefes vénitiennes représentaient un excellent butin. Ainsi, en février 1496, Girolamo Priuli mentionna la prise d'une nef vénitienne de 450 *botti* par des corsaires qui avaient «malmené les hommes, car ils voulaient se défendre»⁹. En 1509, le corsaire Fra Bernardino brûla dans les eaux de Salina une nef de 1 000 *botti* et une autre de 500 *botti* chargée de 800 *sachi* de cendres¹⁰.

En terme de concurrence économique, les nefes vénitiennes subissaient également les conséquences de la réorganisation du commerce méditerranéen et européen au XVI^e siècle¹¹. Les armateurs vénitiens étaient en compétition directe avec des navires étrangers qui proposaient des conditions de transport tout aussi performantes. Les navigateurs occidentaux pouvaient se vanter d'une tradition ancienne¹². Les Vénitiens furent en concurrence avec les armateurs et marchands espagnols, en particulier basques et catalans, anglais, français et italiens¹³. Ces derniers avaient su profiter des dysfonctionnements et de l'irrégularité des *mude* pour s'emparer de certains marchés vénitiens, tels ceux de la laine, du vin ou de l'huile.

À cette époque, de nombreux marchands espagnols et italiens étaient installés dans la lagune. Ils participaient ainsi d'efficaces réseaux nationaux et internationaux, les associant à leurs compatriotes restés dans leurs régions d'origine. Dans la lagune même, se constituaient ainsi des communautés plus ou moins cohérentes, qui créaient des solidarités efficaces en matière économique¹⁴. Souvent, les membres d'une même «nation» se faisaient mutuellement office de garant devant les institutions vénitiennes. En 1522 par exemple, un Basque originaire de Bilbao,

⁹ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 47, février 1496.

¹⁰ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 7, 24 août 1509.

¹¹ Voir par exemple B. Arbel, *Trading...*, *op. cit.*; M. Fusaro, *L'Uva passa...*, *op. cit.*; M. Fusaro, «Les Anglais et les Grecs. Un réseau de coopération commerciale en Méditerranée vénitienne», *Annales HSS*, n° 3, 2003, p. 605-625; R. Rapp, «The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution», *Journal of Economic History*, 35-3, 1975, p. 499-525.

¹² J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 599 et suiv.

¹³ Voir, parmi de nombreux exemples, ASV, *CN*, r. 17, fol. 62, 28 juillet 1513, la requête de Piero Valentino, patron de nef de Barcelone.

¹⁴ Voir en particulier D. Calabi, P. Lanaro, *La città italiana e i luoghi degli stranieri, XIV-XVII secolo*, Rome, Laterza, 1998; R. C. Davis, B. Ravid, *The Jews of Early Modern Venice*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2001; L. Molà, *La comunità dei Lucchesi a Venezia. Immigrazione e industria della seta nel tardo Medioevo*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1994; L. Molà, R. C. Mueller, «Essere straniero a Venezia nel tardo Medioevo: accoglienza e rifiuto nei privilegi di cittadinanza e nelle sentenze criminali», S. Cavaciocchi (éd.), *Le migrazioni in Europa, secc. XIII-XVIII*, Florence, Le Monnier, 1994, p. 839-851.

Sancho Lopez, locataire à Venise d'une maison appartenant à Francesco Contarini, se constitua garant d'un compatriote, patron de nef¹⁵. En 1524, le patron de nef Bernardino de Syracuse présenta ses garants au Collegio¹⁶. On y retrouvait plusieurs Siciliens : Antonio Maniera de Messine, qui habitait à Conegliano où il s'était marié ; Marco de Giacomo de Syracuse habitant à Venise, avec femme et enfants, dans la paroisse de Santa Marina, où il louait une maison à un membre de la *ca' da Molin* ; enfin Zuan Mathio de Valadivia de Syracuse qui louait aux Bragadin une maison à Santa Maria Formosa.

En Adriatique, Ancône devenait une sérieuse concurrente. Les sénateurs déploraient l'attitude de certains Vénitiens qui y faisaient affaire, « *senza alcuna charità alla patria intenti solum al commodo loro particular* »¹⁷. Raguse représentait également une menace pour Venise¹⁸. Les Ragusains avaient su développer leur flotte commerciale en pratiquant une politique volontariste de soutien à la construction navale. Ils avaient rapidement occupé une place de premier rang grâce au dynamisme des nombreux chantiers navals, à la tradition artisanale et aux compétences techniques des artisans ragusains. La Sérénissime prenait très au sérieux la concurrence de la cité croate. Un décret du Sénat de 1501 autorisa Benedetto Dolfin à ramener des ballots de laine d'Espagne à Venise, par voie de terre ou de mer, en recourant à un transporteur même étranger, « sauf ragusain » était-il clairement précisé¹⁹. En outre, Raguse offrait aux marchands des tarifs de fret compétitifs qui attiraient les Vénitiens eux-mêmes. En décembre 1511, les Turcs envoyèrent par le fond une nef ragusaine en provenance d'Alexandrie²⁰. On apprit à l'occasion qu'elle transportait des marchandises appartenant à Matteo Bernardo de Francesco, qui était non seulement un investisseur actif dans le domaine de la navigation publique mais qui possédait également ses propres nef grâce auxquelles il pratiquait le commerce entre la Méditerranée et le Ponant.

Il était difficile pour Venise de relever le défi représenté par des cités telles que Raguse, en particulier au moment où les galères vénitiennes ne naviguaient plus régulièrement et où la Sérénissime devait se

¹⁵ ASV, *CN*, r. 19, fol. 49v°, 28 janvier 1522, voir la déclaration autographe de « *Sancho Lopez de fo Chalde Viscaino de Vilnao* ».

¹⁶ ASV, *CN*, r. 20, fol. 26, 9 novembre 1524.

¹⁷ ASV, *SM*, r. 27, fol. 50v°, 14 juillet 1543.

¹⁸ Voir note 187, p. 101.

¹⁹ ASV, *SM*, r. 15, fol. 67, 12 mai 1501.

²⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 13, col. 355, 27 décembre 1511.

défendre sur tous les fronts. Les gouvernants ne pouvaient que faire le constat d'une situation qui menaçait de fait les réseaux vénitiens. En 1539, ils intercédèrent ainsi à la demande des patriciens et marchands qui avaient chargé à Alexandrie, «*in nomé di forestieri*», des épices sur une nef ragusaine (patron Marin di Polo). Ils les autorisèrent à les ramener à Venise, à la condition qu'ils s'acquittent de toutes les taxes nécessaires et qu'ils certifient que les marchandises appartenaient bien à des Vénitiens²¹.

Les sujets de Terre ferme réclamaient eux aussi le droit de pratiquer le commerce maritime. En général, ils se contentaient du commerce de redistribution par route ou par voie fluviale, assurant ainsi l'approvisionnement de l'arrière-pays vénitien. Les profits du commerce maritime international les attiraient néanmoins. En 1525, le Collegio dut répondre aux réclamations répétées des marchands bergamasques et «d'autres étrangers» qui demandaient le droit de naviguer et de commercer dans le Levant²². La Seigneurie, en accord avec les *provveditori di comun*, délivra cette autorisation, mais imposa un cadre législatif strict qui limitait les effets de la concurrence²³. Cette requête des Bergamasques révèle les changements qui s'opéraient dans les sociétés italiennes sous domination vénitienne. Les populations et les élites de Terre ferme, soumises depuis un siècle, avaient intégré leur sujétion à la cité marchande. Leur volonté de pratiquer le commerce maritime international montrait l'assimilation des pratiques, droits et privilèges vénitiens, en particulier en matière économique. La question du rapport entre les élites de Terre ferme et celles de Venise était complexe, on le sait²⁴. Elle apparaissait ici dans sa dimension économique et montrait l'importance des revendications dans le domaine commercial.

De multiples stratégies furent déployées pour contrer les effets de la concurrence étrangère²⁵. Il fallait en particulier éviter que ne se généralise une forme d'«évasion fiscale». Celle-ci augmentait en effet la possibilité, pour les marchands, d'échapper au contrôle fiscal de

²¹ ASV, SM, r. 25, fol. 74, 17 juillet 1539.

²² ASV, CN, r. 20, fol. 33v°, 16 février 1525.

²³ Pour une analyse du point de vue juridique, voir A. Bellavitis, *Identité...*, *op. cit.*, p. 32 et suiv.

²⁴ A. Ventura, *Nobiltà e popolo nella società veneta del '400 e '500*, Bari, Laterza, 1964; M. Knapton, «“Nobiltà e popolo” e un trentennio di storiografia veneta», *Nuova Rivista Storica*, 82, janvier-avril 1998, p. 167-192.

²⁵ Voir par exemple ASV, SM, r. 27, fol. 62, 29 septembre 1543; r. 35, fol. 141, 23 décembre 1561.

Venise²⁶. À la fin de l'année 1551, un décret d'«amnistie» fut publié, autorisant «nos sujets, patrons de navires, marins et *maestranze da mar* qui sont allés habiter en dehors de notre Dominio» à revenir à Venise ou dans leur cité d'origine sans encourir de peine, et en mars 1552 le décret fut prolongé en raison de son efficacité²⁷. Venise avait besoin de ses armateurs et de ses marchands, et ne pouvaient tolérer que les cités adriatiques se développent au détriment de son propre commerce.

La défense des intérêts de la Sérénissime face à ces nouveaux concurrents étrangers recouvrait des enjeux politiques complexes, qui se combinaient à la question de l'équilibre entre les secteurs publics et privés. En effet, au moment où les convois de galères devenaient moins réguliers et fiables, l'État était contraint de revoir la législation concernant leurs monopoles. Afin d'assurer la continuité de l'approvisionnement de la lagune, il devait autoriser les nefs privées à prendre part aux trafics habituellement réservés aux galères, en particulier la laine et les épices, nous allons y revenir. Dès lors que ces marchandises ne relevaient plus du monopole des galères, donc d'un système public protégé, il devenait plus difficile pour la Seigneurie de contrôler l'origine des navires privés qui en assuraient le transport. Autant les privilèges des galères permettaient d'exclure tout navire privé, vénitien comme étranger, autant le recours aux navires privés pour le transport des épices facilitait la possibilité pour les armateurs étrangers de participer à ces trafics. Il était en effet moins aisé d'imposer un monopole vénitien dans le secteur de la navigation privée, où des armateurs et marchands de différentes nations collaboraient de façon constante.

Conjoncture politique et économique, course et piraterie, concurrences étrangères constituèrent autant d'entraves pour le secteur privé, dont le bilan resta néanmoins positif pour le XVI^e siècle. On le sait depuis les travaux de F. C. Lane, le déclin de l'activité des galères publiques au XVI^e siècle n'avait pas signifié le déclin du commerce vénitien dans son ensemble, mais plutôt l'évolution des formes de la navigation commerciale²⁸. Et en effet, de très nombreux facteurs favorisèrent les affaires de la navigation privée tout au long du siècle. La croissance démographique induisit une augmentation de la consommation alimentaire, en particulier des céréales, tandis que le développement de l'industrie vénitienne et

²⁶ ASV, *SM*, r. 31, fol. 170v^o–171, 19 décembre 1551.

²⁷ ASV, *SM*, r. 32, fol. 24v^o, 17 mars 1552.

²⁸ F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 16.

de l'artisanat entraîna une hausse de la demande en matières premières utiles aux manufactures (fer, bois, cendres...). Toutes ces marchandises circulaient sur les navires de haut bord qui virent leur activité se développer d'autant. Enfin, pour compenser le déclin des galères publiques, les nef privées furent autorisées à transporter des marchandises dont les premières avaient jusqu'alors le monopole.

Une fonction essentielle: l'approvisionnement alimentaire

Venise, du fait de l'originalité de son site, avait toujours été dépendante de ses importations pour nourrir la cité, et la ville devait largement compter sur les navires privés pour assurer son ravitaillement²⁹. La production de l'*entroterra* ne suffisait pas à couvrir les besoins de la population de la lagune, et les navires assuraient d'intenses trafics entre la lagune, l'Italie, la Dalmatie, l'Albanie et au-delà en Méditerranée voire vers la façade atlantique, pour ramener blé, vin, et sel, ainsi que d'autres produits alimentaires tels que le sucre ou l'huile.

Dans le domaine de l'approvisionnement en céréales, les nef privées avaient toujours joué un rôle majeur, car les galères marchandes ne pouvaient charger une marchandise si pondéreuse et volumineuse. Comme l'expliquait un décret du Sénat de 1533, les nef «en plus des autres avantages qu'elles apportent, maintiennent notre ville avec abondance de blés, en permettant aux marchands de le mener ici avec facilité»³⁰. En parallèle aux trafics des nef privées, des réseaux d'approvisionnement «publics» avaient été créés et ce secteur comptait traditionnellement parmi les plus subventionnés. La Sérénissime pouvait ainsi affréter elle-même les nef des armateurs privés³¹. Les voyages étaient organisés en fonction de la demande et des besoins, et les trafics s'adaptaient à la conjoncture. Néanmoins, la majorité des blés importés à Venise l'était par des marchands privés, à bord de navires dont ils étaient propriétaires ou dont ils louaient la cale.

²⁹ S. Arenson, «Food for a Maritime Empire: Venice and its Bases in the Middle Ages», K. Friedland (éd.), *Maritime Food Transport*, Cologne, Böhlau, 1994, p. 177-186; M. Aymard, *Venise, Raguse...*, *op. cit.*, p. 33 et suiv.; J.-C. Hocquet, *Venise et la mer...*, *op. cit.*, p. 148 et suiv.

³⁰ ASV, SM, r. 22, fol. 175, 5 mars 1533.

³¹ Voir par exemple, ASV, SM, r. 25, fol. 50, 13 mai 1539.

La croissance démographique du XVI^e siècle entraîna une hausse de la demande alimentaire³². Au début du siècle, la population vénitienne comptait entre 100 000 et 120 000 habitants et avait une consommation moyenne de 500 000 setiers de blé par an (environ 3 000 tonnes), soit plus de 8 tonnes par jour³³. Dans les décennies suivantes, à l'accroissement naturel de la population s'ajoutait une immigration continue plus ou moins élevée, en particulier au moment des guerres d'Italie, avec l'arrivée dans la lagune des populations de Terre ferme fuyant la guerre et les troupes ennemies³⁴. Les importations de blé devaient donc augmenter en conséquence, et le recours au secteur privé s'intensifiait alors. L'organisation de l'approvisionnement était très efficace, car dès l'époque communale, la gestion des greniers relevait d'une véritable politique publique. De petits tonnages allaient chercher le blé en Adriatique, tandis que des navires plus gros convoiaient les grains depuis l'ensemble du bassin méditerranéen. La majorité des régions italiennes et siciliennes produisait du blé en quantité suffisante pour l'exporter et il en était de même des territoires dalmates et albanais. Les blés provenaient également de Roumanie, du Levant, de Chypre et d'Afrique du Nord. Un comité spécial, chargé du ravitaillement de la ville, devait régulièrement informer le doge de l'état des réserves. L'Office du grain achetait les céréales aux marchands, leur garantissant un prix élevé et s'engageant à se porter acquéreur de leurs importations. Sa tâche était d'assurer l'approvisionnement et de réguler les prix quand ceux-ci atteignaient des montants trop élevés.

Tout au long du siècle, la conjoncture méditerranéenne et en particulier les guerres contre les Turcs mirent en péril les réseaux traditionnels de l'approvisionnement vénitien. Entre la fin du XV^e siècle et les premières décennies du siècle suivant, le ravitaillement fut difficile. En 1496, le blé manqua à Venise et en Terre ferme, ce qui nécessita des

³² Selon D. Beltrami, *Storia della popolazione...*, *op. cit.*, p. 57, la population vénitienne passa d'environ 130 000 habitants en 1540 à 170 000 peu après 1570. Voir également G. Belloch, «La popolazione di Venezia nei secoli XVI e XVII», *Nuovo Archivio Veneto*, n.s., vol. III, 1902, p. 5-49; M. Ginatempo, L. Sandri, *L'Italia della città. Il popolamento urbano tra Medioevo e Rinascimento (secoli XIII-XVI)*, Florence, Le Lettere, 1990.

³³ P. Sardella, *Nouvelles...*, *op. cit.*, p. 19 et suiv. (1 setier = environ 60 kg); voir également les chiffres similaires de M. Aymard, *Venise, Raguse...*, *op. cit.*, p. 17. Pour la question des mesures, J.-C. Hocquet, «À la jonction du commerce maritime et des trafics terrestres, les mesures à Venise : muid, setier et minot», H. Dubois *et al.* (éd.), *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e-XVIII^e siècles). Mélanges offerts à M. Mollat*, vol. II, *Marins, navires et affaires*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 3-20.

³⁴ F. Gilbert, «Venice...», art. cité.

importations massives d'outre-mer. La nouvelle d'une mauvaise récolte avait des conséquences immédiates et entraînait une inquiétude collective que l'État se devait de contenir³⁵. Le blé restait à cette époque une marchandise de prix, comme en atteste par exemple le témoignage du capitaine des galères des Flandres de retour en 1504, Girolamo Pesaro de Benedetto. Il raconta que les rameurs avaient profité de leur *portata*, non pour ramener du vin, comme c'était leur habitude, mais pour importer du blé de Sicile. En effet, ayant été avertis de la situation de pénurie qui affaiblissait Venise, donc du prix élevé de la farine (9 livres le setier), ils avaient préféré charger du blé³⁶.

Les fluctuations étaient incessantes³⁷. À partir de 1509, les tensions politiques entraînèrent une nouvelle hausse des prix. En décembre 1511, l'annonce de l'arrivée en Istrie de nombreux navires chargés de froment fit baisser les prix, sans que cela n'empêche la famine et la peste de l'année suivante. En juin 1521, ce fut la nouvelle de violentes tempêtes ayant ravagé une grande partie des récoltes de Terre ferme qui fit rapidement augmenter les prix. Après 1527, la situation s'aggrava encore à Venise. La ville manquait de blé, mais des habitants de Terre ferme, d'Italie ou de Dalmatie continuaient pourtant d'affluer vers la lagune. Cette année-là, les prix subirent des fluctuations majeures, sensibles à la moindre nouvelle de l'arrivée d'une nef, du naufrage d'une autre ou de l'attaque par les Turcs ou les corsaires des navires vénitiens. Au printemps, les pluies qui s'abattirent sur la plaine du Pô ne firent qu'aggraver la situation car cela laissait à nouveau présager une mauvaise récolte³⁸. En mars 1528 et avril 1529, deux lois furent décrétées pour améliorer le contrôle des populations indigentes qui envahissaient, aux dires des gouvernants, la cité. Les mauvaises récoltes qui continuèrent d'affliger le nord de l'Italie durant les deux années suivantes aggravèrent encore la crise. Durant ces périodes de pénurie, les Vénitiens durent élargir leurs zones d'approvisionnement, en particulier aux régions sous domination turque³⁹.

³⁵ P. Sardella, *Nouvelles...*, *op. cit.*, p. 20–21.

³⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 6, col. 78, 16 octobre 1504.

³⁷ P. Sardella, *Nouvelles...*, *op. cit.*, p. 19 et suiv.

³⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 45, mai-juin 1527. À propos de la famine, voir G. Del Torre, *Venezia e la Terraferma...*, *op. cit.*, p. 199–216; B. Pullan, «The famine...», art. cité; B. Pullan, *Rich...*, *op. cit.*; G. Scarabello, «Strutture assistenziali a Venezia nella prima metà del '500 e avvii europei della riforma dell'assistenza», *“Renovatio urbis”...*, *op. cit.*, p. 119–133.

³⁹ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 5, n° 149, 17 juin 1527.

Les populations étaient soumises à un contrôle rigoureux de leur consommation et il fallait obtenir une dérogation pour faire sortir des céréales de la lagune⁴⁰. En 1533, il fut rappelé au Sénat «de quel bénéfice est pour notre cité la présence de nombreuses nefes» en ces temps où le besoin en grain est élevé⁴¹. Plusieurs lois successives furent votées en la matière après 1540⁴². Dans cet effort constant de garantir le ravitaillement de la lagune, le Conseil des Dix jouait un rôle déterminant, et encourageait les importations de grains, tout en surveillant les trafics et la navigation des navires chargés de transporter les blés⁴³. Cette politique participait de l'effort mené par les conseillers des Dix, durant cette période, pour renforcer leur autorité⁴⁴.

Dans les années 1540, l'achat de blé turc se poursuivit, mais les autorités turques interdirent les exportations à partir de 1555, provoquant ainsi de nouvelles difficultés⁴⁵. Plusieurs mesures incitatives favorisèrent alors les importations de Grèce, Dalmatie ou Albanie, afin de compenser, une fois encore, les mauvaises récoltes en Italie. Acquisée dès 1560, puis définitive en 1570, la fermeture du Levant contraind la production italienne à nourrir une population sans cesse croissante⁴⁶. Dans toute la péninsule, comme en Terre ferme, la production était en augmentation, et à partir des années 1560, la zone de ravitaillement vénitienne n'excédait plus les limites de l'Adriatique⁴⁷.

Tout au long du XVI^e siècle, les quantités de céréales acheminées vers la lagune étaient considérables, ce qui permettait un enrichissement notable des marchands et armateurs impliqués dans le secteur. Ils bénéficiaient non seulement de prix élevés mais également des commandes passées par l'État. Par exemple, en juillet 1497, Andrea Loredan et ses associés vendirent 40 000 setiers (soit 240 tonnes) de froment de Sicile aux *provveditori alle biave*, à 5 livres et 12 sous le setier⁴⁸. De même, Stefano Contarini et ses associés vendirent, au même prix, 20 000 setiers.

⁴⁰ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 7, 1528, voir les nombreux exemples de podestats sur le point de quitter Venise et qui demandent l'autorisation d'emporter avec eux une certaine quantité de blé.

⁴¹ ASV, SM, r. 22, fol. 202, 22 juillet 1533.

⁴² B. Pullan, *Rich...*, *op. cit.*, p. 287 et suiv.

⁴³ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 5 et 6 (1527). Les deux *filze* contiennent en majorité des décisions concernant le commerce du blé.

⁴⁴ G. Cozzi, «Authority...», art. cité ; R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, *passim*.

⁴⁵ M. Aymard, *Venise, Raguse...*, *op. cit.*, p. 125 et suiv.

⁴⁶ M. Aymard, *Venise, Raguse...*, *op. cit.*, p. 141.

⁴⁷ M. Aymard, *Venise, Raguse...*, *op. cit.*, p. 88.

⁴⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 699, juillet 1497.

Au début du mois de mars 1512, ce furent 100 000 setiers de blé qui arrivèrent de Sicile⁴⁹. En 1518, une nef des Bernardo, pourtant réservée aux pèlerins, chargea 10 000 setiers d'orge⁵⁰.

La Seigneurie encourageait fortement les importations de blé, et adopta un dispositif législatif visant à les favoriser et les soutenir. Elle n'hésitait pas à faire appel à la flotte armée pour protéger et défendre les nefs transportant des céréales. Ce fut le cas en août 1504, lorsque d'importantes quantités de froment furent importées de Sicile, afin de couvrir la demande vénitienne. Les sénateurs écrivirent au *provveditore dell'armada*, et lui demandèrent d'envoyer deux galères légères en Sicile, afin d'assurer la sécurité des navires⁵¹. D'autres solutions encore étaient envisagées pour favoriser les importations. En 1521, par exemple, le Collegio écrivit au *regimen* de Corfou pour l'informer du contrat conclu avec Paolo Trevisan et ses frères⁵². Ces derniers s'étaient engagés à fournir des biscuits à la République, et le *regimen* devait leur procurer des fours et des entrepôts. Le gouvernement pouvait également octroyer des subventions aux importateurs, comme il le fit en particulier lors de la grande famine de 1527. Le Conseil des Dix promit une prime de 7 *soldi* par setier à tous ceux qui enverraient du blé aux moulins (dans la limite de 15 000 setiers)⁵³. Cette mesure fut prolongée au cours de l'été puis, en septembre et octobre 1527, une nouvelle subvention fut offerte à quiconque importerait des blés de Barbarie ou d'Alexandrie⁵⁴.

La politique de l'État avaient les effets escomptés, mais le prix du blé ne cessait d'augmenter et le marché devenait très lucratif. Le négoce des céréales était d'autant plus rentable que la Seigneurie se montrait attentive à honorer ses dettes dans des délais raisonnables. Les marchands et gestionnaires de nefs tiraient donc des profits substantiels de leurs transactions avec la Seigneurie: non seulement ils importaient de grandes quantités de marchandises que l'État achetait à un prix garanti, mais ils recevaient également des subventions pour intensifier leur activité. Ce dispositif législatif les encourageait à adapter davantage leurs usages et leurs pratiques aux exigences de l'État.

⁴⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 14, col. 2, 1^{er} mars 1512.

⁵⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 26, col. 188, 13 novembre 1518.

⁵¹ ASV, *SSD*, r. 40, fol. 47, 19 août 1504.

⁵² ASV, *CL*, f. 1, 6 juillet 1521.

⁵³ ASV, *CD*, *Parti comuni*, f. 5, n° 41, 2 avril 1527.

⁵⁴ ASV, *PB*, b. 3, septembre-octobre 1527.

Dans le premier tiers du XVI^e siècle, les patriciens participant au commerce du blé étaient, pour certains, des investisseurs influents de la navigation publique. Par exemple, Giovanni Contarini de Marco Antonio, qui s'engagea en 1527 à rapporter 8 000 setiers de froment avec sa nef, fut patron à plusieurs reprises et faisait partie des investisseurs les plus importants du début du siècle⁵⁵. De même Nicolò Bragadin d'Andrea fournissait fréquemment du blé à la Seigneurie⁵⁶. On retrouve également plusieurs mentions de Giovanni et Pietro Donato d'Alvise, qui vendaient des céréales à l'État parallèlement à leur participation à la navigation publique⁵⁷. Mais tous les marchands participant activement au commerce des céréales n'étaient pas des gestionnaires des galères marchandes. Par exemple, la compagnie de Sebastiano Contarini d'Antonio, qui approvisionnait régulièrement les greniers de la République, ne participait jamais à la gestion de la navigation publique⁵⁸.

Les nobles n'étaient pas les seuls à participer au commerce des céréales et de nombreux citoyens vénitiens, voire des marchands étrangers – en particulier italiens, slaves ou dalmates – participaient à ce commerce sans pouvoir en parallèle investir dans la navigation publique⁵⁹. Ainsi, selon l'étude de Maurice Aymard pour les années 1559–1569, une majorité de ces marchands n'étaient plus spécialisés dans ce commerce et la plupart d'entre eux n'étaient pas nobles⁶⁰. Dans la seconde moitié du XVI^e siècle en effet, la sociologie des acteurs du commerce international se diversifiait, les nobles n'occupant plus la place prééminente qui était la leur aux siècles précédents.

La politique d'incitation prit parfois un tour autoritaire et dans le domaine de l'approvisionnement en céréales, les gouvernants n'hésitaient pas à recourir à des mesures coercitives. En 1524, par exemple,

⁵⁵ ASV, *CD, Parti comuni*, f. 6, n° 80, 1527.

⁵⁶ ASV, *CD, Parti comuni*, f. 8, n° 10; f. 9, n° 27 et n° 105 (1528). Il est patron d'une galère de Beyrouth en 1513, et achète 8 carats d'une société d'Alexandrie dont il est aussi le garant en 1526.

⁵⁷ ASV, *PB*, b. 3, fol. 17 (1527); ASV, *CD, Parti comuni*, f. 5, n° 201; f. 11, n° 16 (1527 et 1530). Pietro est patron d'une galère des Flandres en 1521, dont Giovanni est le garant, ainsi que l'investisseur pour la moitié du capital (12 carats).

⁵⁸ ASV, *CD, Parti comuni*, f. 8, n° 10, n° 120; f. 9, n° 105, n° 115; f. 10, n° 155; f. 11, n° 16.

⁵⁹ Voir par exemple, ASV, *PB*, b. 3, fol. 17, 7 juin 1527, au Conseil des Dix. Parmi la liste des marchands vendant du blé: Marco Samoriani (350 setiers), Antonio Aurami (1 500 setiers), Moysè ebreo (500 setiers). Voir aussi, ASV, *CD, Parti comuni*, f. 5, n° 104, 4 mai 1527: Zaneto Pastrovitchio ramène à Venise 470 setiers de blé chargés en Albanie.

⁶⁰ M. Aymard, *Venise, Raguse..., op. cit.*, p. 186 et suiv.

il fut décidé que tous les patrons de nef et de navire qui chargeraient du blé, à destination de Venise ou pas, seraient contraints de le ramener vers Venise uniquement. La peine encourue en cas de désobéissance prévoyait une amende de 1 000 ducats ainsi que la perte du droit d'être patron et de naviguer pendant dix ans⁶¹. Le renforcement du lien qui unissait les armateurs privés et l'État transformait le caractère et la nature de leur relation. Les marchands profitaient des commandes de la Seigneurie pour s'enrichir, mais la dépendance de la communauté à leur égard incitait les institutions publiques à augmenter la surveillance du secteur, ce qui entraînait la restriction de leurs marges de manœuvre.

Bien d'autres denrées étaient transportées jusqu'à Venise par les nefs privées. Le sel, par exemple, continuait de fournir le lest nécessaire aux navires revenant des ports du Moyen-Orient, chargés de laine et de coton. Il entrait dans les circuits commerciaux traditionnels de Venise depuis plusieurs siècles⁶². La plupart des armateurs et marchands participaient au commerce du sel car la loi obligeait les nefs privées à en transporter. Le banquier Giovanni Pisani d'Alvise s'enrichit considérablement grâce à l'importation du sel d'Ibiza et de Chypre, de 1492 à 1506. On retrouve son fils quelques années plus tard dans la navigation publique, secteur dans lequel ils étaient d'importants investisseurs⁶³. Enfin, des nefs privées dépendait également l'approvisionnement de la cité en vin, en huile, en sucre et autres produits en provenance d'Adriatique et de Méditerranée⁶⁴. À l'époque, les cultures spéculatives se développaient dans le bassin méditerranéen. Les navires privés étaient alors nécessaires au transport de ces marchandises. Plus généralement, en Méditerranée et en Europe, la nature de la consommation connaissait des mutations essentielles⁶⁵. La demande augmentait, les populations s'accroissaient, de nouveaux produits étaient consommés en quantités

⁶¹ ASV, *PB*, b. 3, fol. 2v^o, 19 mars 1524, reprise d'une décision du Collegio.

⁶² J.-C. Hocquet, *Le sel...*, *op. cit.*

⁶³ J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 443, *cf.* le tableau des importations de sel de Giovanni Pisani banquier et armateur (1492–1506).

⁶⁴ M. Balard, J.-C. Hocquet, J. Guiral-Hadziiossif, H. Bresc, «Le transport des denrées alimentaires en Méditerranée à la fin du Moyen Âge», Klaus Friedland (éd.), *Maritime...*, *op. cit.*, p. 91–175; U. Tucci, «Le commerce vénitien du vin de Crète», *ibid.*, p. 199–212; Ph. Braunstein, «La capture d'une coque vénitienne sur la route de Flandre au début du XV^e siècle», *Horizons marins...*, *op. cit.*, p. 123–135.

⁶⁵ Voir la thèse classique de R. Goldthwaite, «The Empire of Things: Consumer Demand in Renaissance Italy», F. W. Kent, P. Simons (éd.), *Patronage, Art and Society in Renaissance Italy*, Oxford, Clarendon, 1987, p. 153–175; E. Welch, *Shopping...*, *op. cit.*

plus importantes. La navigation privée voyait donc, dans ce contexte, son activité se renforcer.

Les enjeux du commerce de la laine

L'évolution du commerce de la laine au XVI^e siècle est caractéristique des transformations plus générales du commerce vénitien. En effet, dans ce domaine, l'évolution des relations entre le secteur privé et le secteur public détermina avec force la nature de l'activité économique durant le siècle⁶⁶. Au même titre que les autres activités industrielles, le secteur lainier connut une croissance remarquable à la fin du Moyen Âge, déterminante pour l'industrie vénitienne et de Terre ferme⁶⁷. À plusieurs reprises durant le XVI^e siècle, les grands centres de l'industrie lainière italienne subirent des crises majeures, et les Vénitiens se saisirent de cette occasion pour renforcer leur position dans le secteur. Au milieu du siècle, la Vénétie devint l'un des pôles de production les plus dynamiques et les plus importants d'Italie. Les artisans de la laine, les tisserands et les drapiers étaient nombreux dans la lagune et en Terre ferme et la qualité de leur production fort appréciée. Les ventes augmentaient, entraînant de ce fait une hausse de la production, donc de la demande en matières premières.

L'activité lainière était fortement liée aux importations du Ponant, et en particulier d'Espagne, d'Afrique du Nord, d'Angleterre, des Flandres et de France. La majorité des draps fabriqués à Venise était destinée à alimenter les marchés du Levant. Le développement de l'industrie lainière conditionnait un logique développement de l'ensemble du commerce – maritime, fluvial mais aussi par voie terrestre – en amont et en aval de la production. La laine était traditionnellement acheminée à Venise par les galées d'Angleterre, des Flandres et de Barbarie, des lignes en crise au début du XVI^e siècle, qui disparurent après 1533.

⁶⁶ Pour un cadre général, M. Spallanzani (éd.), *La lana come materia prima. I fenomeni della produzione e circolazione nei secoli XIII–XVII*, Florence, Le Monnier, 1974; M. Spallanzani (éd.), *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII–XVIII)*, Florence, Leo S. Olschki, 1976. Pour la bibliographie plus récente, voir D. Cardon, *La draperie au Moyen Âge. Essor d'une grande industrie européenne*, Paris, CNRS, 1999.

⁶⁷ Voir en particulier A. Mozzato, «The Production of Woollens in Fifteenth- and Sixteenth-Century Venice», Paola Lanaro (éd.), *At the Centre... op. cit.*, p. 73–107; E. Demo, *L'anima della città. L'industria tessile a Verona e Vicenza (1400–1550)*, Milan, Unicopli, 2001; M. Knapton, «I lanifici veneti in età moderna», *Archivio storico italiano*, a. 156, n° 4, 1998, p. 745–755; D. Sella, «Les mouvements longs de l'industrie lainière à Venise aux XVI^e et XVII^e siècles», *Annales ESC*, 1957, p. 29–45.

Pour pallier les insuffisances en matière d'approvisionnement, les nefes privées et les navires étrangers participèrent au transport de la laine. Ainsi les sénateurs résumèrent-ils la situation en décembre 1535 :

Il était d'usage que nos galères des Flandres mènent de bonnes quantités de draps blancs, pour les faire naviguer ensuite vers le Levant et ailleurs, avec de grands bénéfices pour nos *dazi* et notre commerce. Toutefois, puisqu'il n'y a pas de voyage prévu pour cette destination, il faut permettre que ceux-ci puissent être conduits ici par d'autres voies, comme cela a été fait pour la laine⁶⁸...

La participation généralisée des nefes privées au commerce de la laine, brute ou transformée, fut le résultat d'un processus complexe par lequel celles-ci s'emparèrent d'un secteur jusqu'alors réservé aux galères marchandes. Dans un premier temps, des autorisations temporaires leur furent concédées pour importer la laine et parer ainsi aux insuffisances des galères. Par exemple, en mai 1497, parce que la laine manquait à Venise, on autorisa les nefes à en ramener d'Angleterre⁶⁹. De même, au début de l'année 1501, les sénateurs furent contraints d'intercéder aux demandes pressantes des drapiers qui se présentaient au Collegio pour demander l'importation rapide de laine⁷⁰. Depuis deux ans, les galères avaient été réquisitionnées et leur expédition retardée. Les patrons s'étaient en parallèle engagés dans des négociations avec le Sénat pour obtenir le dédommagement promis en échange de leur participation aux opérations militaires. Ceux des galères des Flandres s'étaient alliés aux drapiers pour exiger des subventions plus élevées et demander à l'État qu'il mène une politique incitative en la matière. La durée de ce type de dérogations était néanmoins définie avec précision. Elles visaient à corriger les effets ponctuels de la conjoncture. En outre, pour éviter de pénaliser les gestionnaires des galères marchandes, les propriétaires des nefes devaient reverser une partie des nolis aux patrons des galères des Flandres ou d'Angleterre qui prenaient la mer la même année.

Par ailleurs, même si les galères naviguaient, elles ne parvenaient pas toujours à assurer le chargement de la totalité des ballots de laine commercés par les marchands vénitiens, comme en 1504, lorsque

⁶⁸ ASV, SM, r. 23, fol. 135v°, 18 décembre 1535.

⁶⁹ ASV, SM, r. 14, fol. 119v°, 11 mai 1497.

⁷⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 1305, 18 janvier 1501 ; col. 1495, 4 mars 1501, au Collegio, se présentent les marchands de laine, les patrons des Flandres, et les drapiers ; col. 1573, 17 mars 1501.

300 ballots restèrent à Londres⁷¹. En mars 1510, la laine en attente dans le port de Valence ne put être chargée en totalité, et les sénateurs autorisèrent les marchands à les transporter sur des navires étrangers⁷². La ligue de Cambrai et les tensions entre Français et Vénitiens entraînèrent la suspension de la navigation des galères du Ponant pendant plusieurs années. Par conséquent, à partir de 1511, le Sénat ne cessa de renouveler les autorisations supposées temporaires, donnant licence aux propriétaires de nefs de transporter la laine⁷³. Les décisions de ce type se poursuivirent alors année après année. En 1524, après l'annulation du voyage des Flandres, les marchands obtinrent l'autorisation d'importer librement de la laine, par mer ou par terre, mais ils devaient verser la moitié des nolis à l'Arsenal jusqu'au départ des galères des Flandres⁷⁴. Dans l'*incanto* des galères d'Angleterre de 1530, il fut précisé que jusqu'au départ de celles-ci, les marchands qui pratiqueraient le commerce de la laine avec l'Angleterre devraient reverser un tiers des nolis à l'Arsenal⁷⁵. Durant les six mois suivant le départ du convoi, la moitié des nolis dus par les laines anglaises arrivant à Venise sur d'autres navires serait reversée aux patrons des galères; enfin, c'était la totalité des nolis qui devrait leur être donnée durant les six mois suivants.

Les drapiers de la ville accélèrent sans doute le processus de remplacement progressif de l'activité des galères par les navires privés. Ils dénonçaient en effet régulièrement l'épuisement des stocks, la crise et la «grande misère» de leur profession⁷⁶. En mars 1531, leur plainte concernant le manque de laine «française» suscita un vif débat. Le Sénat délivra une fois encore une autorisation dite temporaire permettant à tous, citoyens, sujets ou étrangers, de mener à Venise la précieuse marchandise, par voie de terre ou de mer, sur des navires «*terrier come forestier ac etiam raguseo*», en reversant la moitié des nolis aux patrons et investisseurs des galères des Flandres⁷⁷. Les sages aux ordres insistèrent néanmoins sur le tort causé aux patrons de galères et suite à de difficiles négociations, Matteo Trevisan proposa la suspension de la décision

⁷¹ ASV, SM, r. 16, fol. 43v°, 23 mai 1504.

⁷² ASV, SM, r. 17, fol. 85, 5 mars 1510.

⁷³ Une prolongation de huit mois fut par exemple accordée le 23 avril 1513 (ASV, SM, r. 18, fol. 4); de même, l'année suivante, pour un mois (ASV, SM, r. 18, fol. 32, 3 juin 1514).

⁷⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 37, col. 505, 30 janvier 1525.

⁷⁵ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 7-7v°, 14 janvier 1530, Angleterre.

⁷⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 325, juin 1517; vol. 26, col. 445, 7 février 1519.

⁷⁷ ASV, SM, r. 22, fol. 71v°-72, 24 mars 1531.

pendant huit jours, le temps pour les *provveditori di comun* de vérifier la quantité réelle de laine «française» encore en stock à Venise.

Les tensions avec les patrons des galères des Flandres se poursuivirent jusqu'à ce que l'abandon des convois vers cette destination, après 1534, élimine en partie le problème⁷⁸. En novembre 1535, aucun convoi vers les Flandres n'étant prévu, il fallut à nouveau autoriser pour l'année à venir «chaque sujet et citoyen de même que les étrangers à apporter de la laine en notre ville depuis l'île d'Angleterre, les Flandres et la Barbarie, pour un an, par voie de terre et de mer», avec obligation de payer un tiers des nolis à l'Arsenal, les dernières galères des Flandres ayant navigué plus d'un an auparavant⁷⁹. En septembre 1538, cette autorisation fut prorogée pour six mois⁸⁰. En juin 1541, puis en mai 1542, la loi fut précisée afin de faciliter le commerce de la laine et la clause concernant le paiement des nolis fut suspendue⁸¹. Une telle décision qui visait à favoriser les importations de laine fut dès lors réitérée à plusieurs reprises⁸². Encore en 1572, les sénateurs renouvelèrent la loi de 1525 au sujet des laines françaises⁸³.

L'identité des drapiers et leurs liens avec les gestionnaires de la navigation posent des questions cruciales. Il demeure néanmoins difficile de les identifier précisément puisqu'ils étaient dans leur vaste majorité de riches *popolani* – voire citoyens dans le cas des propriétaires d'ateliers – ou des artisans venus de Terre ferme, catégories sociales pour lesquelles les sources demeurent lacunaires. En revanche, on connaît mieux l'identité des patriciens propriétaires des ateliers de filage, que l'on retrouve d'ailleurs impliqués dans la gestion des structures du commerce maritime. Les patriciens jouaient le rôle de commanditaires vis-à-vis des artisans, dont ils se chargeaient de revendre et de commercialiser la production. Ainsi, les mêmes patriciens pouvaient importer les laines, puis revendre les draps⁸⁴. De l'achat des matières premières à la revente du produit fini, ils maîtrisaient l'approvisionnement, la production et la commercialisation dans le secteur textile. Ainsi, de nombreux gestionnaires de la navigation, publique ou privée, se plaçaient dans une

⁷⁸ ASV, SM, r. 22, fol. 120, 11 mars 1532.

⁷⁹ ASV, SM, r. 23, fol. 129, 20 novembre 1535.

⁸⁰ ASV, SM, r. 24, fol. 165, 26 septembre 1538.

⁸¹ ASV, SM, r. 26, fol. 44v°, 2 juin 1541; fol. 119, 20 mai 1542.

⁸² La décision fut prorogée à plusieurs reprises: ASV, SM, r. 27, fol. 38v°, 26 mai 1543; r. 28, fol. 24v°, 23 avril 1545; r. 29, fol. 102v°, 4 juin 1547.

⁸³ ASV, SM, r. 41, fol. 131v°, 23 décembre 1572.

⁸⁴ U. Tucci, «Venezia nel Cinquecento...», art. cité, p. 71.

logique de concentration verticale propre à améliorer leurs gains et à rentabiliser leurs placements.

Les *provveditori di comun* délivraient les autorisations pour faire filer ou teindre des draps, et une partie de leurs archives a été conservée. Toutefois, l'usage trop rare du prénom du père dans ces documents ne permet guère, en général, l'identification des patriciens mentionnés. Quelques exemples témoignent néanmoins de la participation des acteurs du commerce maritime à l'industrie lainière. Ainsi, en 1519, nous avons la confirmation que deux gestionnaires influents de la navigation publique, Alessandro Contarini d'Imperiale et Giovanni Dolfín de Daniele, obtinrent la permission de faire fabriquer des draps (même s'il était précisé que les tissus devaient être réservés à un usage personnel)⁸⁵. La même année, un certain Giovanni Pisani fut autorisé à faire fabriquer quatre-vingt pièces de draps (*panum paonatum*) et on peut supposer qu'il s'agissait du célèbre banquier⁸⁶. L'année suivante, il fut question d'un Nicolò Bragadin⁸⁷, mais son identification est loin d'être aisée puisque trois individus portant ce nom (respectivement fils d'Antonio, Raimondo et Vittore) participaient à la même époque aux trafics des galères marchandes.

Des non nobles étaient également impliqués dans le secteur. Le cas du drapier Zuan di Stefano est de ce point de vue particulièrement intéressant⁸⁸. En 1519, les *provveditori di comun* l'autorisèrent à fabriquer 221 pièces de *panum strafilatum*⁸⁹. Or Zuan di Stefano était l'un des rares non nobles à participer à la navigation publique au début du XVI^e siècle⁹⁰. Il fut garant d'une société de gestion d'une galère à destination des Flandres en 1521. Il y investit huit carats avec son beau-père, Gabriele Simonis, non noble également. Un troisième non noble apparaissait dans cette société, drapier lui aussi. Il s'agissait de Giovanni Antonio Astor de Gabriele. Le patron de la société, Pietro Donato d'Alvise, investissait avec son frère Giovanni, douze carats. L'année précédente, Giovanni Donato avait déclaré devant les *provveditori di comun* devoir deux cents ducats à Zuan di Stefano pour des travaux

⁸⁵ ASV, PC, b. 9, *libro degli atti I*, fol. 80, 25 août 1519; fol. 82v°, 13 septembre 1519.

⁸⁶ ASV, PC, b. 9, *libro degli atti I*, fol. 44v°, 12 novembre 1518.

⁸⁷ ASV, PC, b. 9, *libro degli atti I*, fol. 85, 11 octobre 1519.

⁸⁸ Voir sa déclaration de *decima* à Santa Maria Nuova (sous réserve qu'il ne s'agit pas d'un homonyme): ASV, SD, b. 48, Sta Maria Nova, n° 53, 1514.

⁸⁹ ASV, PC, b. 9, *libro degli atti I*, fol. 83, 16 septembre 1519.

⁹⁰ Voir chapitre 3, p. 150.

de teinturerie⁹¹. Ainsi, leur collaboration dans l'industrie lainière se prolongeait dans le secteur de la navigation commerciale. Si Zuan di Stefano parvint à participer à l'exploitation d'une galère marchande, à une époque où les patriciens avaient pourtant verrouillé le système et exclu la plupart des non nobles, c'était probablement grâce à ce lien privilégié avec Giovanni Donato. Par ailleurs, il avait précisément choisi la ligne des Flandres, celle qui assurait le transport de la laine. Notons enfin que Zuan di Stefano était également propriétaire de plusieurs nefes, et participait en particulier au commerce du blé⁹². Cette diversification des activités lui conférait une puissance économique qui compensait un statut juridique et social «inférieur».

Ces différents exemples, à l'image de nombreux autres cas similaires, révèlent les relations étroites que les drapiers entretenaient avec les patriciens ou les citoyens en charge de la navigation commerciale. Leur activité était en partie financée par les entrepreneurs privés, marchands ou propriétaires d'ateliers. Les importateurs de matières premières – qui étaient bien souvent propriétaires de nefes privées ou gestionnaires des galères marchandes – étaient souvent également les propriétaires de manufactures. Dans un tel cas de figure, les drapiers qui protestaient auprès du Sénat se faisaient aussi la voix de leurs propres patrons, investisseurs ou propriétaires.

Les dérogations successives qu'ils contribuaient ainsi à faire voter mettaient en péril le monopole des galères marchandes. Si elles favorisaient les artisans et les armateurs privés, elles désavantageaient néanmoins considérablement les protagonistes de la navigation publique, même si ceux-ci continuaient de percevoir une part des nolis. Les patrons des galères des Flandres et leurs alliés, conscients du problème, tentaient de s'opposer à de telles décisions⁹³. Mais il leur était difficile de défendre leur cause, d'autant que lors des débats au Sénat, les membres de la famille des patrons et des investisseurs des galères des Flandres n'étaient pas autorisés à participer aux discussions et étaient momentanément exclus de l'assemblée⁹⁴.

⁹¹ ASV, *PC*, b. 38, fasc. 1, 1^{re} partie, fol. 7, 29 octobre 1520.

⁹² ASV, *CN*, r. 18, fol. 105, 28 septembre 1518; ASV, *ST*, r. 24, fol. 100v°, 23 juillet 1526; ASV, *SM*, r. 21, fol. 60v°, 2 septembre 1527.

⁹³ Sanudo, *Diarii*, vol. 30, col. 140, 17 avril 1521.

⁹⁴ Voir par exemple ASV, *SM*, r. 22, 71v°–72, 24 mars 1531. À propos de cette interdiction, voir R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, p. 85–86.

Au XVI^e siècle, le secteur de la laine en venait à occuper une place fondamentale dans l'économie vénitienne. Un nombre considérable de *popolani* était désormais employé dans le secteur, habitants de Venise ou de Terre ferme, artisans qualifiés ou simples ouvriers, travailleurs à domicile ou employés dans un atelier⁹⁵. Le métier de la laine devenait d'une importance croissante pour la cité. Ainsi les sénateurs l'affirmèrent-ils en 1511 :

Comme tous le savent, notre cité reçoit de grands bénéfices de la laine, tant dans le public que dans le privé, grâce aux *dazi*, mais aussi parce qu'elle nourrit et subvient aux besoins de plus de trente mille âmes et personnes misérables⁹⁶.

Vingt ans plus tard, en 1531, alors que les drapiers s'étaient plaints du manque de laine à Venise, les sénateurs expliquèrent qu'une interruption du « *mesier della drapparia* » provoquerait une calamité (*giattura*) universelle pour l'ensemble des *popolani* qui vivaient de cette activité⁹⁷. L'année suivante, ils réaffirmèrent l'importance de ce secteur qui apportait « un très grand bénéfice non seulement au public mais aussi *in particolari* à chaque habitant de cette ville »⁹⁸, usant de cette rhétorique classique de la convergence des intérêts publics et privés, dont nous avons évoqué la fréquence à propos des galères au début de cet ouvrage. Les années passant, cette rhétorique se renforça. En novembre 1535, il fut affirmé que le « *mistier de i panni* » était « l'une des principales ressources pour le *populo* de notre ville, comme tout le monde le sait »⁹⁹. En 1542, c'était, selon les sénateurs, du métier de la laine que dérivait « *il viver et alimento* » de presque toutes les pauvres familles de la ville¹⁰⁰.

Ainsi s'imposait l'idée que la laine occupait désormais une fonction majeure dans l'existence des « pauvres gens » de la cité, et elle intégra progressivement le discours politique traditionnel vénitien. Les sénateurs en vinrent à comparer et amalgamer les bénéfices du commerce et ceux du secteur de la laine, faisant de son importation l'une des ressources principales de la cité de Venise. En 1552, par exemple, un décret du Sénat expliquait « combien il a toujours été utile pour cette ville, *per rispetto della povertà et alla mercantia*, de disposer d'une bonne quantité

⁹⁵ A. Mozzato, « The Production... », art. cité, p. 83 et suiv.

⁹⁶ ASV, SM, r. 17, fol. 149v^o, 1511.

⁹⁷ ASV, SM, r. 22, fol. 71v^o-72, 24 mars 1531.

⁹⁸ ASV, SM, r. 22, fol. 120, 11 mars 1532.

⁹⁹ ASV, SM, r. 23, fol. 129, 20 novembre 1535.

¹⁰⁰ ASV, SM, r. 26, fol. 119, 20 mai 1542.

de laine, en particulier française, comme le prouvent de nombreuses décisions faites par ce conseil»¹⁰¹. Le secteur employait désormais, à l'image de la navigation publique quelques années auparavant, une part importante des habitants de la cité. L'État se devait de le favoriser tant dans l'intérêt des investisseurs que dans celui des ouvriers. Patriciens, citoyens et *popolani* tiraient leurs profits ou leur subsistance d'une seule et même activité. Ici convergeaient les intérêts particuliers de ces individus et le bien commun de la cité dans son ensemble.

En outre, le secteur avait représenté un atout politique de premier ordre dans la formation de l'État territorial vénitien car il avait permis à la capitale d'étendre sa domination sur la Terre ferme. Au XVI^e siècle, en contrôlant le secteur lainier et textile, l'État renforçait son emprise sur les populations sujettes puisque l'*entroterra* formait en effet l'un des grands centres de production du nord de l'Italie. L'activité se concentrait dans les villes et les campagnes de Vénétie grâce à la diffusion de l'énergie hydraulique¹⁰². La capitale ne chercha pas à contrecarrer cette évolution. Au contraire, Venise tenta de développer la production de l'*entroterra*, favorisant tout autant l'exportation que la diffusion la plus large possible sur le marché intérieur¹⁰³. Dans le même temps, le contrôle politique et économique de la production permettait une meilleure surveillance de la Terre ferme.

Dans les discours comme dans les faits, la laine s'imposait donc, au XVI^e siècle, comme une ressource essentielle de l'économie vénitienne. La production de draps assumait une fonction que l'on pourrait qualifier de «publique» tant elle devenait importante pour l'équilibre social de la cité. Le lien intrinsèque existant entre le secteur lainier et la navigation privée garantissait un nouveau dynamisme à l'activité des nefs privées qui en venaient elles aussi à assumer une fonction «publique», en participant à la vitalité d'un des secteurs les plus dynamiques de l'économie vénitienne.

Au-delà du transport de la laine, qui représentait un enjeu important dans le passage de l'activité publique à l'activité privée, le commerce de l'ensemble des matières premières et marchandises utiles à l'industrie connut également un essor majeur aux XV^e et XVI^e siècles. Le développement de la navigation privée fut lié à cette intensification

¹⁰¹ ASV, SM, r. 32, fol. 74, 21 novembre 1552.

¹⁰² Voir par exemple E. Demo, *L'anima...*, *op. cit.*

¹⁰³ D. Sella, «Les mouvements...», art. cité.

des activités industrielles. Cela ne fut évidemment pas propre à Venise. Dans tout le bassin méditerranéen, des phénomènes identiques virent l'accroissement parallèle du secteur industriel et des échanges. Venise suivait ainsi l'évolution plus générale des économies maritimes européennes de l'époque. La multiplication des trafics et des échanges, le développement des importations et des exportations favorisèrent grandement le secteur de la navigation privée.

Du public au privé: le transport des épices

Jusqu'au début du XVI^e siècle, le monopole des galères en matière de transport des épices, de la soie et des autres marchandises de prix était strictement défini par la loi¹⁰⁴. Les marchands qui désiraient exporter à Venise de telles marchandises depuis les ports du Levant devaient les charger à bord des galères. Les nolis dont ils s'acquittaient étaient partagés entre les gestionnaires des galères et l'État. Sauf exception, il était interdit à quiconque d'importer ces marchandises à bord des navires privés ou des navires étrangers. Mais au XVI^e siècle, alors que la navigation publique déclinait, ce monopole fut profondément remis en cause.

Des dérogations spéciales avaient toujours été accordées aux nefs de façon à leur permettre de transporter les marchandises d'ordinaire réservées aux galères, comme nous l'avons vu pour le cas de la laine. Mais le tournant des années 1499–1500, marqué par la réquisition des galères marchandes, constitua une étape décisive dans l'abandon progressif du monopole des galères. Durant ces deux années, les épices du Levant ne purent être ramenées à Venise et les stocks des marchands outre-mer augmentèrent. Plusieurs fois en 1500, les sénateurs durent autoriser les nefs à transporter les épices¹⁰⁵. En outre, après la reprise de la navigation, les galères avaient accumulé un tel retard qu'elles ne parvinrent pas à charger toutes les marchandises entassées dans les entrepôts. En novembre, les sénateurs demandèrent au consul d'Alexandrie de louer un ou deux *grippi* afin d'embarquer une partie des marchandises de la galère Marcella, bien trop chargée pour pouvoir naviguer dans des conditions de sécurité acceptables¹⁰⁶.

¹⁰⁴ F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 4, note 3.

¹⁰⁵ Voir, par exemple, ASV, SM, r. 15, fol. 31v^o, 12 septembre 1500.

¹⁰⁶ ASV, SM, r. 15, fol. 46v^o, 24 novembre 1500.

Les années suivantes, les armateurs privés obtinrent de nouvelles dérogations pour le transport des marchandises relevant du monopole des galères. En avril 1504, ils reçurent la permission de se rendre en Afrique du Nord, afin d'embarquer les marchands de Barbarie et de les mener jusqu'à Alexandrie, ce que faisaient jusqu'alors les galères *al trafego*¹⁰⁷. Ces dernières n'ayant pas pris la mer depuis 1500, année de leur réquisition, le Sénat déclara qu'il était «convenable et raisonnable de donner cette affaire et ces bénéfices à nos nef», usant ici d'un discours de justification classique: la fortune de la Seigneurie – des gentilshommes, des citoyens, mais également de toute la ville et du peuple de Venise – dépendait de la navigation et du commerce, et il fallait favoriser par tous les moyens cette activité¹⁰⁸.

À cette époque également, les galères de Romanie, qui assuraient la liaison entre Venise, la Grèce et la mer Noire, ne naviguaient plus. Les patrons de nef avaient alors obtenu l'autorisation de s'y rendre¹⁰⁹. Souvent, en effet, les galères du Levant étaient déjà bien trop chargées pour pouvoir transporter les marchandises en attente dans les ports grecs. Pour cette raison, on permettait presque toujours aux embarcations privées d'aller les y chercher, même si elles devaient reverser une partie des nolis aux galères d'Alexandrie ou de Beyrouth, qui disposaient théoriquement du monopole de transport de ces marchandises.

La concurrence portugaise, puis la ligue de Cambrai et la guerre qui suivit entravèrent à leur tour la régularité des voyages de galères et représentèrent une nouvelle occasion pour les entrepreneurs privés d'asseoir leur position sur le marché des épices. Ainsi, en 1509, d'importantes quantités d'épices étaient restées à Beyrouth. Les sénateurs permirent aux navires privés de s'y rendre, mais ils discutèrent attentivement les conditions selon lesquelles ces marchandises seraient stockées et vendues à Venise¹¹⁰. Ils craignaient en effet que l'importation massive d'épices ait des conséquences négatives sur les prix. Afin d'éviter que les galères ne pâtissent trop lourdement d'une baisse des prix, il fut décidé d'entreposer les marchandises en attendant le retour de la *muda*.

Ces dérogations successives engendraient des situations complexes d'un point de vue juridique, qui favorisaient, dans une certaine mesure,

¹⁰⁷ ASV, SM, r. 16, fol. 39, 26 avril 1504. Voir également Sanudo, *Diarii*, vol. 6, col. 16, 26 avril 1504.

¹⁰⁸ ASV, SSD, r. 40, fol. 117–118, 7 août 1505.

¹⁰⁹ ASV, SM, r. 16, fol. 94, 23 janvier 1506.

¹¹⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 8, col. 9, mars 1509.

la fraude. En 1500, par exemple, Jacopo Damiano, un patron de caravelle, fut jugé par les *avogadori di comun* pour avoir chargé, contre la loi, des épices sur son navire¹¹¹. Trois ans plus tard, les sénateurs condamnèrent l'attitude des patrons de nef accusés, tout comme ceux des galères, de s'accorder avec les marchands pour falsifier la déclaration des marchandises transportées et réduire le montant des taxes à verser au consul de Londres¹¹². En 1509, ce fut le consul vénitien à Damas qui écrivit au doge pour dénoncer les pratiques de certains patrons de nef qui trafiquaient des marchandises interdites dans le port de Beyrouth¹¹³. Selon son témoignage, ces derniers accueillaient secrètement des Druzes à bord, à qui ils fournissaient des *azali* (des objets, sans doute des assiettes, de métal) en échange de soieries. Les dérogations rendaient les termes de la loi moins clairs, et incitaient les acteurs à interpréter les normes à leur avantage, au risque d'en détourner le principe.

Une décision de 1511 permet de prendre la mesure des profonds dérèglements qui frappaient les institutions économiques de la cité. Au cours de l'automne, les marchands vénitiens commerçant avec la Grèce pâtinrent du retard des galères d'Alexandrie. Leurs marchandises étaient restées en Morée. Ils firent pression auprès du Sénat qui finit par autoriser les galères armées qui se rendraient à Zante ou à Corfou pour désarmer à charger ces marchandises et à les ramener dans la lagune. Les marchands devaient cependant payer les nolis aux patrons des galères du voyage d'Alexandrie de l'année en cours¹¹⁴. Une telle décision remettait en cause le principe de l'exclusivité et du monopole des galères. Mais le problème essentiel pour les gouvernants était de garantir l'arrivée des épices à Venise, peu importe le moyen de transport¹¹⁵.

En mars 1514, les marchands vénitiens se plaignirent de n'avoir pu charger à bord des galères les marchandises de la Basse Romanie¹¹⁶. Afin de garantir le commerce des dites marchandises, «pour le bénéfice des marchands et des *dazi* de notre Seigneurie», il fut décidé qu'elles pourraient, cette année-là, être transportées par n'importe quel navire jusqu'à Venise. Des procédures strictes de contrôle furent évidemment

¹¹¹ ASV, AC, *Raspe*, b. 3659, fol. 19, 27 octobre 1500.

¹¹² ASV, SM, r. 15, fol. 160, 2 janvier 1503.

¹¹³ BMC, *Mss Dandolo, Prov. div.*, C975/51, fol. 10, 22 décembre 1509.

¹¹⁴ ASV, SM, r. 17, fol. 137, 13 novembre 1511.

¹¹⁵ La même décision est renouvelée en 1537 : ASV, SM, r. 24, fol. 87v°, 22 octobre 1537.

¹¹⁶ ASV, SM, r. 18, fol. 26v°, 3 mars 1514.

prévues: les marchands et les patrons de nef devaient en particulier produire une autorisation officielle sans laquelle ils seraient immédiatement accusés de contrebande. Les *dazi* habituels grèveraient ces marchandises, «comme si elles avaient été conduites à bord des galères», les nolis étant déposés à la Procuratia puis reversés à qui de droit. En mai, une loi autorisa pour une durée indéterminée tout navire vénitien – «*tutte nave, e navilii, et legni venetiani*» – à charger le poivre d’Alexandrie, de Beyrouth, du Caire et de Damas et de le conduire à Venise, en étant exempté de la taxe de 3 % sur les nolis et du reversement de ces derniers aux galères¹¹⁷. Par la suite, on trouve alors plusieurs exemples de nefs chargeant des épices. Ainsi, le navire chargé d’épices de Pietro Contarini de Luca avait été attaqué par un corsaire en 1515¹¹⁸. Tommaso Venier, le consul d’Alexandrie, de retour en 1517, expliqua qu’il ne lui paraissait pas utile d’y envoyer les galères cette année-là, mais qu’on pouvait, au contraire, se contenter de mandater les nefs¹¹⁹. L’année suivante, arriva à Venise la nef de Zaneto Caxaruol partie d’Alexandrie, chargée de gingembre, de cannelles, de girofle et de macis¹²⁰. Enfin, en 1525, Matteo Bernardo de Francesco, par ailleurs acteur influent de la navigation publique, fut jugé par la Quarantia criminale puis par l’Avogaria di Comun, car il était accusé d’avoir fait de la contrebande d’épices sur son galion¹²¹.

Autoriser les navires vénitiens à transporter les épices permettait de limiter le recours aux services des armateurs étrangers, en particulier portugais. L’argument était utilisé pour justifier l’ouverture du marché des épices à la navigation privée. En mars 1524, un débat eut lieu pour savoir s’il fallait organiser les *mude* vers le Levant et éventuellement autoriser les nefs à commercer les épices. Le banquier Antonio Priuli de Francesco, habitué à pratiquer le commerce en Syrie, ne voulait pas que l’on demande aux patrons de nef de reverser intégralement les nolis aux patrons des galères. Selon lui, «il est important d’enlever les marchandises des mains des Turcs, et ce à l’aide de n’importe quel navire, parce que les temps ont changé désormais; ce ne sont plus les Maures qui dominant, et à présent les Allemands achètent directement

¹¹⁷ ASV, SM, r. 18, fol. 30–30v°, 18 mai 1514. Sanudo, *Diarii*, vol. 18, col. 178, 3 mai 1514. La décision est reprise dans BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 2451 (10130), fol. 11, 18 mai 1514. Sur le sujet, voir F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 14.

¹¹⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 21, col. 271, 6 novembre 1515.

¹¹⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 25, col. 125, 8 décembre 1517.

¹²⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 26, col. 145, octobre 1518.

¹²¹ ASV, AC, *Miscellanea penale*, P 454.18.

à Lisbonne»¹²². Le débat glissait lentement vers le problème de la concurrence étrangère. Si les nefes privées faisaient concurrence à la navigation publique, au moins appartenaient-elles à des armateurs vénitiens et garantissaient-elles la perception des taxes commerciales par la Sérénissime.

Encore en 1533, l'*incanto* des galères d'Alexandrie rappelait que «les épices et les autres marchandises réservées aux galères [*obligate a giava*]¹²³ ne peuvent être conduites *cum nave o altro navilio* mais seulement avec les galères du voyage»¹²⁴. Mais celui de Beyrouth mentionnait que de nombreuses marchandises étaient restées à terre après le départ des galères¹²⁵. L'année suivante, le cadre de la loi fut radicalement et définitivement modifié. L'*incanto* des galères d'Alexandrie de 1534 expliquait ainsi :

Les épices qui arrivent à Alexandrie entre une *muda* et l'autre sont emportées par des navires étrangers et conduites ailleurs qu'à Venise, ce qui crée des dommages immenses pour nos marchands et nos *dazi*. Cela n'a lieu que parce que nos marchands n'ont pas moyen d'envoyer leurs épices à Venise entre deux *mude*, et qu'ils doivent attendre les galères qui, depuis un certain temps, ne sont plus que deux par ans, *cum maleficio di questa citta*. Il faut donc prendre une décision opportune pour le bénéfice commun. Qu'il soit décidé qu'à l'avenir, puissent être conduites dans notre ville, toutes sortes d'épices d'Égypte et autres marchandises *obligate a giava*, avec des nefes vénitiennes de 300 *botti* et plus. De ces marchandises qui arriveront à Venise en 1535, que soient retirés les nolis payés aux nefes qui les apporteront et les nolis totaux des galères. La moitié ira aux patrons des présentes galères et le reste sera réservé à la *muda* qui aura lieu après celle-ci¹²⁶.

Les *nave a rata* furent exclues de la loi, et purent continuer normalement leurs affaires. Les marchandises ne pouvaient être chargées par les nefes qu'après le temps de la *muda*. En outre, les navires de petite portée furent clairement exclus de la loi : s'ils avaient transporté des épices, on aurait considéré cela comme un acte de contrebande. D'ailleurs, de façon à éviter toute activité illicite, les contrôles furent renforcés, en

¹²² Sanudo, *Diarii*, vol. 36, col. 79, 19 mars 1524.

¹²³ La *giava* était la partie de la cale où étaient stockées les marchandises.

¹²⁴ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 47, mars 1533, Alexandrie.

¹²⁵ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 52, 1^{er} mars 1533, Beyrouth.

¹²⁶ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 54^v, 9 décembre 1534, Alexandrie.

particulier ceux relevant du consul d'Alexandrie, qui devait remettre aux marchands une *bolletta* qui serait par la suite vérifiée¹²⁷.

Un groupe de sénateurs chercha semble-t-il à suspendre une telle décision¹²⁸. Après avoir rappelé que la loi avait toujours protégé le monopole des galères en matière de transport d'épices, ils expliquèrent que le chapitre autorisant les nefes à importer les épices à Venise «sera sans aucun doute un ordre tacite qui fera cesser les galères de naviguer et détournera beaucoup de marchands de la navigation». Ils dénoncèrent également le grand danger que représentait la sécurité des nefes et le «*maleficio universal* que chacun peut parfaitement comprendre». Les discussions furent longues, les séances d'enchères répétées, et finalement les deux galères d'Alexandrie attribuées. La décision s'imposa, et les *incanti* suivants, tant ceux d'Alexandrie que ceux de Beyrouth, y faisaient désormais référence¹²⁹. Pour compenser la perte des bénéfices subies par les patrons de galères, la loi précisait que les patrons des nefes devaient reverser une partie des nolis à ces derniers, voire à l'Arsenal ou à d'autres institutions publiques lorsque aucun voyage n'était organisé. Néanmoins, cette mesure ne semblait pas entièrement satisfaisante pour les gestionnaires de la navigation publique, qui s'opposèrent aux nouvelles lois, en cherchant le soutien de certains gouvernants réticents à l'abandon du secteur commercial traditionnel de Venise.

La redistribution des nolis posa à plusieurs reprises de nombreux problèmes entre les acteurs de la navigation publique et les patrons et investisseurs des nefes privées¹³⁰. En 1543, les sénateurs débattirent de la plainte des marchands d'Alexandrie qui expliquaient combien il leur devenait difficile de s'acquitter de tous les nolis et taxes demandés¹³¹. Ils expliquaient qu'il était dès lors plus facile pour les marchands étrangers que pour les Vénitiens de pratiquer le commerce avec le Levant. Le principe de la restitution d'une part des nolis par les gestionnaires de la navigation privée restait néanmoins défendu par de nombreux

¹²⁷ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 55v°, 9 décembre 1534, Alexandrie.

¹²⁸ ASV, *SMI*, r. 2, livre IV, fol. 57 bis-57 bis v°, 3 juin 1535, Beyrouth. Les sénateurs en question étaient Antonio Valier, chef de la Quarantia; les sages du Conseil Domenico Trevisan, Sebastiano Giustinian, Marco Minio et Leonardo Emo; les sages de Terre ferme dont Francesco Badoer; les *savi alla mercanzia* Battista Bernardo et Antonio Bembo.

¹²⁹ Par exemple, voir ASV, *SMI*, livre IV, r. 2, fol. 66v°, 13 mai 1536, Beyrouth.

¹³⁰ Voir par exemple ASV, *SM*, r. 33, fol. 178, 28 septembre 1557; ASV, *CSM*, b. 135, fol. 175v°, 9 mars 1570.

¹³¹ ASV, *SM*, r. 27, fol. 50v°, 14 juillet 1543.

gouvernants. En outre, si cette somme compensait les pertes financières immédiates, elle ne prenait pas en compte les conséquences à moyen et long terme que signifiait l'entrée massive des navires privés sur un marché qui leur était jusqu'alors interdit. Les nef s devenaient l'équivalent des galères publiques, des « galères » annexes, parant aux défaillances de celles de la *muda*. En exigeant des propriétaires de nef s qu'ils reversent une part des nolis aux galères marchandes dans un premier temps, puis à l'Arsenal ou à l'État, les gouvernants transformaient le statut même de la navigation privée et ses principes de fonctionnement.

Les patrons de nef devaient également décharger les marchandises dans des entrepôts surveillés, une fois arrivés à Venise. Pour éviter les effets de concurrence, on attendait le retour des galères pour autoriser la vente des épices revenues à bord des navires privés. Ainsi, en 1537, de nombreuses épices et marchandises étaient demeurées dans les ports de Syrie malgré le passage des galères de Beyrouth¹³². Le Sénat autorisa les marchands vénitiens à les ramener à Venise :

Les dites épices, soies et autres marchandises pourront être chargées en Syrie jusqu'au mois de juin prochain, et conduites en cette ville, à bord de nos nef s, qui devront se rendre directement à la Douane de mer, où ces marchandises seront placées dans un magasin qui sera fermé à clef.

Les marchandises n'en seraient retirées qu'une fois les galères de Beyrouth revenues. L'année suivante, la même situation se présenta, mais cette fois-ci, les galères n'avaient pu prendre la mer, et les marchandises étaient toujours bloquées dans les entrepôts de la Douane. Il fut finalement décidé d'autoriser le commerce de ces marchandises, mais les nolis seraient cette fois-ci reversés à l'Arsenal¹³³. L'État cherchait donc à maintenir la perception d'une partie des nolis encore considérés comme un revenu public. Ainsi au-delà de l'attachement à une organisation et la réticence que certains gouvernants ressentaient à abandonner la tradition vénitienne, des enjeux fiscaux et financiers cruciaux animaient également les débats.

Relever le défi de la concurrence étrangère restait la priorité principale des gouvernants vénitiens. En octobre 1538, le Sénat apprit que les commis de nobles et de *cittadini sudditi* vénitiens avaient, à Alexandrie, chargé des épices sur des nef s françaises et ragusaines, car ils n'avaient

¹³² ASV, SM, r. 23, fol. 201, 15 janvier 1537.

¹³³ ASV, SM, r. 24, fol. 115v°, 9 février 1538.

d'autres moyens d'expédier ces marchandises¹³⁴. Ces dernières avaient été conduites dans différents ports, dont Livourne, mais les patrons disaient vouloir mener ces marchandises à Venise en priorité, évitant ainsi que le Sénat ne les taxe de *dazi* supplémentaires. Or la question fiscale était décisive car le recours à des navires non vénitiens signifiait le paiement des taxes commerciales ailleurs qu'à Venise. Comme l'expliquèrent les *savi sopra la mercanzia* en 1539, la soie et les épices qui arrivaient précédemment de Syrie et d'Alexandrie parvenaient désormais dans la lagune depuis différents endroits et «*senza alcuna gravezza*» au détriment des *cottimi* et des marchands¹³⁵. Les sénateurs décidèrent donc de taxer ces épices et soies afin de reverser ces sommes aux *cottimi* de Damas et Alexandrie. En 1541, une longue disposition fut finalement prise pour réduire le montant des taxes qui pesaient sur les marchandises. Selon certains sénateurs, la *mercantia* avait «pris le chemin d'autres lieux en raison des taxes et des dépenses excessives qu'on lui impose»¹³⁶. Les marchandises provenant de la Romanie furent exemptées pour les deux années suivantes. Certaines denrées, telles que le vin et le blé, de même que les marchandises en provenance de Syrie et Égypte continuaient néanmoins d'être grevées. Les sénateurs cherchèrent également à simplifier les procédures administratives à Venise.

Les propriétaires de nef avaient partiellement contourné le monopole de la navigation publique dans le domaine du commerce des épices et de la laine. En l'espace de quelques décennies, ils s'étaient emparés de nouveaux marchés, dans lesquels ils occupaient désormais une place importante et jouaient un rôle essentiel. L'État reconnaissait l'utilité publique de la navigation des nef privées et légitimait donc leur concurrence, semblant parfois ne plus considérer la différence entre les deux types d'organisation comme un élément capital. Mais cela n'était pas sans poser problème. En effet, si les marchandises rapportées par les galères devaient systématiquement transiter par Venise, il était plus difficile d'imposer un tel règlement aux nef privées. La remontée de l'Adriatique constituait une contrainte dont les marchands critiquaient le principe, en particulier dans le contexte de vive concurrence économique. Relier directement le Levant et les Flandres, sans transiter par la lagune, faisait gagner du temps et de l'argent, ce qui devenait un

¹³⁴ ASV, SM, r. 24, fol. 170, 21 octobre 1538.

¹³⁵ ASV, SM, r. 25, fol. 54, 23 mai 1539.

¹³⁶ ASV, SM, r. 26, fol. 44v°, 2 juin 1541.

argument supplémentaire pour préférer la navigation privée. C'est aussi ce qui expliquait le renouveau des transports par voies terrestres¹³⁷.

En novembre 1570, le Sénat expliquait :

Les guerres actuelles empêchent que les épices et autres marchandises provenant du pays des Turcs soient amenées dans notre ville. Or il est nécessaire pour le bénéfice de nos *dazi*, et pour l'intérêt de nos marchands et habitants de pourvoir à un tel problème. Qu'il soit décidé que toute sorte d'épices et de marchandises puissent être chargées sur nos nefes comme sur des nefes étrangères pour les conduire en cette ville de Venise. Que toute personne chrétienne puisse le faire, nonobstant certains de nos ordres et lois contraires. Que tous ceux qui conduiront ces marchandises paient les *dazi* et soient traités comme ceux qui paient et comme nos citoyens vénitiens. Que cela ne dure néanmoins que pendant la durée de la présente guerre contre les Turcs.¹³⁸

À la veille de Lépante, l'approvisionnement de Venise en épices était désormais assuré par les navires privés et étrangers. En l'espace d'un siècle, la navigation privée s'était transformée à Venise. Les armateurs étaient parvenus à escamoter le monopole des galères publiques en matière de transport d'épices et de laine, au moment même où leur activité s'intensifiait grâce au transport des matières premières et produits alimentaires. À mesure que l'activité des galères publiques décroissait, le secteur privé occupait une place prépondérante dans les échanges. Bien adapté à la demande et à la conjoncture, il assumait une fonction qui devenait essentielle dans l'économie de la cité. L'État en redéfinissait donc d'autant son rôle et ses fonctions vis-à-vis de ce secteur, réadaptant la politique publique aux nouveaux enjeux de la navigation privée.

2. Une politique publique pour la navigation privée

Défendre Venise

À partir de la fin du XV^e siècle, les nefes les plus grosses assumèrent des fonctions militaires de plus en plus importantes. Elles pouvaient être

¹³⁷ F. Melis, «Le comunicazioni transpeninsulari sostenute da Venezia nei secoli XIV e XV», *Economia e storia*, a. XIX, fasc. 2, 1972, p. 157-174; U. Tucci, «I trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV-XVI», *Aspetti della vita economica medievale, Atti del convegno di studi nel 10 anniversario della morte di Federico Melis*, Florence, 1985, p. 447-463.

¹³⁸ ASV, SM, r. 39, fol. 295v°, 21 novembre 1570.

amenées à épauler l'armada, même si leur réquisition ne constituait pas un principe légal dans leur fonctionnement. La guerre vénéto-turque de 1499 marqua néanmoins une étape importante dans le domaine. Cette année-là, toutes les galères publiques avaient été réquisitionnées. Face à l'ampleur du conflit, ce fut également le cas d'une grande partie des navires privés de gros tonnages. Dès le mois d'avril 1499, la Seigneurie réalisa un premier inventaire des nefs prêtes à servir¹³⁹. En juillet, les réquisitions commencèrent. Le Sénat vérifiait la taille du vaisseau, le nombre d'hommes embarqués et le coût exigé par les propriétaires en échange de leur service¹⁴⁰. À cette date, la flotte armée vénitienne était constituée de 66 galères (44 légères et 12 grosses galères), mais également de quatre très grosses nefs, *barze* ou caraques, d'au moins 1 200 tonnes avec un minimum de 300 hommes d'équipage; dix *barze* ou caraques de 200 à 450 tonnes, armées à Venise avec un équipage de 90 à 200 hommes; quatorze autres bateaux ronds de 200 à 600 tonnes, déviés de leur route commerciale ou armés dans les colonies; et enfin 11 vaisseaux plus petits¹⁴¹. À cette époque à Venise, on comptait 34 nefs d'un tonnage supérieur à 400 *botti* (260 tonnes)¹⁴².

Après la défaite de Zonchio (1499), si les patrons de galères et les marchands furent désignés comme responsables de la défaite, les patrons de nef ne firent pas l'objet des mêmes accusations¹⁴³. Les propriétaires de navires privés n'avaient pas, *a priori*, d'obligations «publiques» en matière de défense armée. Les attentes à leur rencontre étaient donc différentes. Par ailleurs, rappelons que les patrons de nef appartenaient rarement au patriciat. Or si les patriciens devaient, du fait de leur statut, servir la République, et en particulier œuvrer à sa défense, les citoyens et *popolani* qui commandaient les nefs privées n'étaient pas astreints aux

¹³⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 637, avril 1499: «*Consultation di le nave voleano armar per la Signoria*». On trouve mention des nefs d'Antonio Cocco (patron Fantino Memo), 600 *botti*; d'Alvise Malipiero et compagnie (patron Tommaso Duodo), 600 *botti*; d'Andrea Soranzo et fils (patron Francesco Tarlao); de Leonardo Vendramin, 500 *botti*; de Francesco Gradenigo et compagnie (patron Filippo Brocheta), 600 *botti*; des fils de Pierazzo Malipiero et Tommaso Contarini (patron Marco Malipiero), 700 *botti*; de Benedetto Giustinian; et le *belingier* de Nicolò Pesaro et fils *da Londra*, 500 *botti*.

¹⁴⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 192v°-193, 30 juillet 1499. Ainsi, la nef de Pietro Duodo de Luca, de 500 *botti* avec un équipage de 100 hommes fut louée pour 500 ducats par mois; celle de Stefano et Teodosio Contarini (100 hommes) pour 450 ducats et celle de Bartolomeo Contarini et frères (90 hommes) pour 400 ducats. Voir aussi Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 1241, septembre 1499.

¹⁴¹ F. C. Lane, «Naval...», art. cité, p. 149.

¹⁴² J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 510.

¹⁴³ Voir chapitre 4, p. 222 et suiv.

mêmes responsabilités, ce qui limitait d'autant leurs obligations «publiques». En 1499, aussitôt les opérations militaires terminées, les patrons des nefes et les parsonniers réclamèrent à la Seigneurie les compensations financières promises qui apparaissaient comme leur motivation principale. Deux gentilshommes furent immédiatement nommés pour inventorier les dommages subis par les armateurs et les marchands : navires brûlés ou envoyés par le fond, marchandises perdues, etc. Le dédommagement de chacun était prévu en fonction de ses mérites et seuls les sénateurs étaient habilités à décider des sommes à verser¹⁴⁴. En 1500, la flotte armée eut à nouveau recours au service des navires privés. Les vingt bâtiments qui servaient en juillet furent démobilisés vers la fin du mois de septembre¹⁴⁵.

Les navires de haut bord possédaient des qualités défensives évidentes et leur collaboration était décisive pour la flotte armée. Ils avaient jusqu'alors été avant tout considérés comme des navires de commerce, mais leurs fonctions militaires s'apparentaient de plus en plus à celles des galères marchandes¹⁴⁶. C'est pourquoi, par exemple, en 1526, le Conseil des Dix répondit favorablement à la requête formulée par Giovanni Contarini de Marco Antonio. Il avait récemment fait l'acquisition d'une nef jadis de propriété génoise, et proposa ses services à la Seigneurie, en échange d'une autorisation de battre pavillon vénitien (pour cette nef et une autre caravelle)¹⁴⁷. Sa proposition fut acceptée d'autant que Giovanni offrait un prêt de mille ducats à l'État. De plus, il présentait la garantie d'avoir déjà servi valeureusement dans la flotte vénitienne en tant que sopracomite.

Le service armé des nefes privées s'intensifia à nouveau au moment de la guerre contre les Turcs en 1537. Les sénateurs autorisèrent les nefes «qui sont à présent en cette ville à se rendre à leurs voyages», en attendant qu'elles fussent armées pour servir au côté de la flotte¹⁴⁸. En 1570, au moment de la guerre de Chypre, les nefes furent associées à la préparation de l'armada et des opérations militaires. En janvier, il fut ordonné aux nefes privées et à leurs parsonniers de rester à Venise,

¹⁴⁴ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 233, novembre 1499.

¹⁴⁵ F. C. Lane, «Naval...», art. cité, p. 164; Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 848, 27 septembre 1500.

¹⁴⁶ J. Glete, *Warfare...*, *op. cit.*, p. 25 et suiv.

¹⁴⁷ ASV, *CD*, *Parti comuni*, f. 4, n° 48.

¹⁴⁸ ASV, *SM*, r. 24, fol. 81v°, 11 octobre 1537. Voir également ASV, *SM*, r. 24, fol. 89v°, 3 novembre 1537.

et de se tenir prêts à obéir aux ordres du Collegio¹⁴⁹. Elles devaient en particulier participer au transport des hommes, des provisions et des munitions¹⁵⁰. L'État les affrétait, nommant à leur tête un capitaine et leur demandant de naviguer en convois¹⁵¹. Mais les parsonniers étaient durs en affaires, et réclamaient des prix élevés¹⁵².

D'importants progrès techniques permirent l'amélioration des performances des bateaux ronds, qui présentaient dès lors des avantages indéniables par rapport aux galères¹⁵³. Jusqu'alors, celles-ci avaient réussi à s'imposer dans la flotte grâce à leur supériorité technique et à la présence des rameurs qui constituaient une troupe efficace en cas d'attaque. Désormais, les navires ronds étaient mieux armés et capables de réaliser plus aisément leur manœuvres. Les caraqués par exemple étaient devenues plus maniables tout en embarquant également des canons et l'artillerie et permettaient ainsi une meilleure défense contre les pirates et corsaires¹⁵⁴. Grâce à la diffusion et la généralisation des armes à feu, les marins, arbalétriers et *bombardieri*, même en nombre restreint, assuraient plus aisément la défense du navire.

Les nefs jouaient également un rôle important dans le transport des armes, des munitions et des matières premières permettant leur fabrication ou utilisées dans le secteur de la construction navale. L'usage de la poudre à canon se développait¹⁵⁵. Les nefs assuraient ainsi l'approvisionnement de l'Arsenal en matériel d'artillerie (*artellarie*) et métaux divers¹⁵⁶. Pour toutes les commandes passées par l'État et l'Arsenal, les marchands étaient assurés de prix garantis et de débouchés certains. Les marchés étaient nombreux. Ainsi, en 1521, la Seigneurie fit charger des munitions sur la nef de Fantachini de Nauplie¹⁵⁷. En 1527, un décret exigeait des patrons de navire battant pavillon vénitien qu'ils chargent

¹⁴⁹ ASV, SM, r. 39, fol. 134v°, 28 janvier 1570.

¹⁵⁰ ASV, SM, r. 39, fol. 180v°, 20 mars 1570; fol. 272v°, 12 septembre 1570.

¹⁵¹ ASV, SM, r. 39, fol. 216v°, 8 mai 1570.

¹⁵² ASV, SM, r. 39, fol. 219, 13 mai 1570.

¹⁵³ J. Glete, *Navies...*, *op. cit.*; J. Glete, *Warfare...*, *op. cit.*; R. Gardiner (éd.), *Cogs...*, *op. cit.*

¹⁵⁴ F. C. Lane, «Wages...», art. cité, p. 16; I. Friel, «The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship», R. Gardiner (éd.), *Cogs...*, *op. cit.*, p. 77–90; J. F. Guilmartin, *Galleons...*, *op. cit.*, p. 91.

¹⁵⁵ J.-F. Belhoste, «Nascita...», art. cité; W. Panciera, «La polvere da sparo», Ph. Braunstein, L. Molà (éd.), *Il Rinascimento...*, *op. cit.*, p. 305–321.

¹⁵⁶ Voir de nombreux exemples dans ASV, CD, *Parti comuni*, f. 8; Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 722, août 1497 ou col. 966, mai 1498. Pour la *commissio* d'un patron de nef, voir par exemple ASV, Collegio, *Secreta Commissioni*, reg. 3, fol. 3v°–5, 25 mai 1500.

¹⁵⁷ ASV, CL, f. 1, 16 juillet 1521.

tout le salpêtre qui leur serait confié pour l'apporter à l'Arsenal. Le paiement des nolis serait immédiat et les armateurs étaient vivement encouragés à participer à cette opération¹⁵⁸. Le développement de l'armement favorisait donc l'enrichissement des marchands et des armateurs qui bénéficiaient d'un monopole de fait, puisqu'ils étaient les seuls à pouvoir transporter des marchandises aussi pondéreuses que le salpêtre, les métaux ou le bois, tout en réalisant des bénéfices.

Enfin, les nefs en vinrent également à parer aux défaillances des galères marchandes ou armées dans certains domaines. Ainsi, en 1504, les commandants des nefs se virent confier la mission de récupérer l'argent dû par l'émir de Tunis¹⁵⁹. Traditionnellement le capitaine d'un convoi *al trafego* ou de Barbarie aurait été chargé d'une telle mission, mais en l'absence de voyage, ce furent aux navires privés qu'incomba cette charge. En 1552, le consul vénitien en partance pour la Syrie, en raison de l'absence de convois pour Beyrouth, dut embarquer sur les «*navi grosse*»¹⁶⁰. Daniele Barbarigo, de retour de son consulat à Alexandrie en 1554, raconta lui aussi comment il avait quitté Venise sur la nave *Dolfina*¹⁶¹.

Une décision prise au moment de la guerre de Chypre illustre parfaitement l'accomplissement de ce processus de transition. Ainsi, en mars 1571, les sénateurs déclarèrent :

Il n'est pas convenable qu'à bord des nefs louées et *salariate* par notre Seigneurie pour conduire des munitions et des fantassins à Candie, Chypre et d'autres lieux maritimes, soient chargés d'autres biens et des marchandises appartenant à des personnes particulières, occupant ainsi l'espace où devraient être chargées les choses publiques¹⁶².

La situation avait donc profondément évolué au cours du siècle. Jusqu'à la fin du XV^e siècle, en effet, les galères publiques servaient les intérêts d'investisseurs et de marchands privés. À la veille de Lépante, en revanche, c'était aux navires privés d'assumer des fonctions publiques certes temporaires mais qui compensaient les défaillances de la flotte d'État, qui ne parvenait plus à assumer l'ensemble de ses missions.

¹⁵⁸ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 5, n° 46, 3 avril 1527; R. Vergani, «Le materie...», art. cité, p. 308–309.

¹⁵⁹ ASV, SM, r. 16, fol. 39, 26 avril 1504.

¹⁶⁰ ASV, SM, r. 32, fol. 38, 6 mai 1552.

¹⁶¹ ASV, CR, b. 62, fol. 31 v°, 17 août 1554.

¹⁶² ASV, SM, r. 40, fol. 47v°, 28 mars 1571.

Le soutien de l'État

Les fonctions commerciales et le rôle des nefs se renforçaient à mesure que celles des galères déclinaient. La politique publique de soutien à l'activité privée se poursuit donc et s'intensifie au XVI^e siècle. Comme l'expliquèrent les sénateurs en 1552, s'ils apportaient leur aide à deux marchands, Giovanni Paolo Corner et Gabriele Gradenigo, c'était en raison du «bénéfice que notre Seigneurie tire des nefs, comme on le sait»¹⁶³.

— La construction navale

C'est dans le secteur de la construction navale que l'aide de l'État se révéla la plus déterminante. Les nefs de grosse portée étaient particulièrement nécessaires car elles permettaient le transport d'importantes cargaisons, tout en offrant des conditions de sécurité essentielles. De plus, avec la navigation océanique, la durée des voyages était rallongée, ce qui nécessitait l'accroissement de l'espace réservé aux vivres et aux armes dans les cales, diminuant d'autant celui attribué aux marchandises: il fallait donc augmenter la taille des navires. Mais la construction des nefs de gros tonnage réclamait l'immobilisation d'un capital considérable, dont seuls disposaient les patriciens et les citoyens les plus riches, souvent associés entre eux pour l'occasion¹⁶⁴. L'État cherchait à favoriser leur activité et affirmait sa volonté politique de voir s'accroître le nombre de navires battant pavillon vénitien fabriqués dans les chantiers privés de la lagune. Plusieurs lois furent édictées en ce sens.

Dans la seconde moitié du XV^e siècle, le secteur avait connu un recul sévère¹⁶⁵. En effet, la baisse des taux de fret dans les années 1460–1470 avait eu des conséquences sur la construction navale, phénomène aggravé par la concurrence italienne et étrangère. Dans les régions de Padoue, de Trévise et du Bas Frioul, on produisait beaucoup de petits et de moyens tonnages¹⁶⁶. En Adriatique, certaines cités comme Raguse occupaient également une position dominante¹⁶⁷. D'autres puissances maritimes entraient par ailleurs en concurrence avec Venise:

¹⁶³ ASV, SM, r. 32, fol. 33, 7 avril 1552.

¹⁶⁴ E. Concina, «La costruzione navale», *Storia di Venezia...*, *Il mare*, *op. cit.*, p. 211–258; F. C. Lane, *Venetian Ships...*, *op. cit.*; G. Luzzatto, «Per la storia...», art. cité; R. Romano, «La marine...», art. cité.

¹⁶⁵ F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 8.

¹⁶⁶ G. Caniato, «L'Arsenale...», art. cité, p. 644.

¹⁶⁷ Voir en particulier R. Harris, *Dubrovnik...*, *op. cit.*, p. 178 et suiv.

les Portugais, les Basques ou les Anglais par exemple. Les marchands juifs eux-mêmes participaient au secteur armatorial¹⁶⁸. À partir des années 1490, le Sénat, conscient de la menace représentée par la concurrence étrangère, mena une politique active afin de favoriser la construction, dans la lagune, de navires désarmés de toute taille¹⁶⁹. Par exemple, en 1497, Sebastiano Marcello d'Antonio demanda le soutien du Sénat après avoir dépensé d'importantes sommes d'argent pour la construction d'une nef de grande taille¹⁷⁰. Un prêt de 2 500 ducats remboursable sur dix ans lui fut accordé.

Malgré l'aide du Sénat, la construction navale stagna relativement durant la dernière décennie du XV^e siècle, avant de connaître une reprise, soutenue dans un premier temps par des subventions publiques, en particulier grâce à la loi de 1502¹⁷¹. Durant les trente premières années du XVI^e siècle, la politique d'incitation à la construction navale fut déterminante. Les sénateurs répétaient la nécessité de disposer d'une flotte privée importante, et en particulier de gros tonnages qui manquaient encore à la République. En 1504, par exemple, ils déclarèrent :

Nos aïeux ont toujours eu soin d'aider les navires de nos gentilshommes et citoyens, tant pour accroître et conserver la marine de notre État, que pour faire en sorte d'augmenter le nombre de navires, de façon qu'en toute occasion et à chaque fois que cela serait nécessaire, l'on puisse s'en servir¹⁷².

Dans le préambule d'une loi de 1523, ils affirmèrent encore qu'il « est indispensable d'aider les nobles et tous ceux qui font fabriquer des navires, [...] pour l'évident bénéfice que notre État reçoit de la navigation »¹⁷³. En 1534, un nouveau décret concernant la construction navale justifiait encore les nouvelles subventions accordées au secteur.

Par différentes décisions et sentences, cette République bien instituée a de tout temps veillé à ce que la navigation fût, avec le plus de réputation possible, non seulement préservée mais aussi augmentée pour le bénéfice

¹⁶⁸ B. Arbel, «Shipping and Toleration: The Appearance of Jewish Shipowners in the Early Modern Period», *Seafaring and the Jews, Mediterranean Historical Review*, vol. 15, 1, juin 2000, p. 56–71.

¹⁶⁹ J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 527.

¹⁷⁰ ASV, SM, r. 14, fol. 115, 8 février 1497.

¹⁷¹ F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 10 et suiv.

¹⁷² ASV, SM, r. 16, fol. 39, 26 avril 1504.

¹⁷³ ASV, SM, r. 20, fol. 81, 22 octobre 1523.

de nos *dazi*, de nos marchands et le *viver de tutto il populo*. Pourtant la navigation n'est pas seulement incapable de se maintenir à un bon niveau, mais elle est aussi en train d'être ruinée. Il faut pourvoir au manque de navires, situation provoquée tout autant par des malheurs successifs survenus depuis quelque temps, qu'à la grande dépense requise pour la fabrication de nef. C'est pourquoi il ne faut plus retarder les décisions nécessaires, mais avec diligence et attention légiférer rapidement et efficacement, de façon à faire construire le plus de nef possibles, tant pour le bénéfice de nos *dazi* et de nos marchands que pour l'approvisionnement en blé et le *viver* de notre peuple¹⁷⁴.

Plusieurs dispositions permirent la relance de la construction navale. Le Conseil des Dix accorda différents privilèges et dérogations à ceux qui désiraient faire construire des nef et qui avaient besoin de se procurer ailleurs le bois nécessaire à la fabrication ou à la réparation de leurs navires¹⁷⁵. Par exemple, en 1515, Filippo et Francesco Bernardo de Dandolo se virent autorisés à acheter du bois à l'Arsenal¹⁷⁶. Dans une période de grande pénurie où la coupe des arbres était sévèrement contrôlée, un tel privilège montrait la volonté des gouvernants de soutenir la construction navale et d'encourager l'initiative des armateurs privés. L'État pouvait également favoriser la construction en limitant la perception des *dazi* sur les marchandises utiles à la fabrication des nef¹⁷⁷.

Les patrons de l'Arsenal étaient continuellement sollicités afin de prêter des équipements et des matériaux aux armateurs qui désiraient faire construire des navires de gros tonnages. Ainsi, le Sénat les enjoignait-il à fournir du matériel ou une aide technique aux armateurs privés. Ces derniers se proposaient en particulier de racheter les mâts des galères trop vieilles pour naviguer ou ceux refusés par l'Arsenal, comme le firent Zuan di Stefano en 1525 ou Paolo Nani de Giacomo l'année suivante¹⁷⁸. Francesco Morosini d'Antonio et les parsonniers de sa nef réclamèrent quant à eux une aide technique, en 1526, pour achever la construction et le lancement (*avarar*) de leur embarcation¹⁷⁹.

¹⁷⁴ ASV, SM, r. 23, fol. 45v°, 16 juillet 1534.

¹⁷⁵ ASV, CD, *Parti comuni*, f. 2, n° 94, 1525, Giovanni Dolfin de Lorenzo a besoin de bois pour construire une nef. ASV, CD, *Parti miste*, f. 50, n° 176, c'est également le cas de Marco Malipiero de Pierazzo.

¹⁷⁶ ASV, ST, r. 19, fol. 71, 19 février 1515.

¹⁷⁷ ASV, SM, r. 22, fol. 33v°, 30 juin 1530.

¹⁷⁸ ASV, ST, r. 24, fol. 100v°, 24 juillet 1526. Voir également, ASV, SM, r. 21, fol. 10, 18 mai 1526.

¹⁷⁹ ASV, ST, r. 24, fol. 4, 4 avril 1526. Voir un autre exemple ASV, SM, r. 31, fol. 26, 15 avril 1550.

Les sénateurs répondaient favorablement à la demande des armateurs privés, arguant qu'il était nécessaire de les aider car il était capital que leur navire puisse revenir en toute sécurité¹⁸⁰, qu'«il convenait de les satisfaire»¹⁸¹, ou parce qu'il ne fallait pas «manquer de le faire comme cela a toujours été décidé dans pareille situation»¹⁸². Ce type d'argument, accorder à tel armateur ce qui avait été octroyé à tel autre en pareille occasion, était l'un des plus fréquents.

Certains propriétaires de nef faisaient également appel à l'Arsenal car le chantier était le seul endroit à Venise où ils pouvaient se procurer certaines pièces ou outils¹⁸³. Les armateurs, mais également les patrons et les parsonniers se présentaient au Sénat pour réclamer le droit de leur acheter ou de leur louer les fournitures nécessaires¹⁸⁴. Les sénateurs pouvaient alors les autoriser à se mettre directement en contact avec les officiers de l'Arsenal, qui devaient eux-mêmes fixer le prix à exiger. Les modalités de paiement étaient toujours précisées dans les décrets officiels.

Pour les dirigeants de l'Arsenal, les services à rendre aux entrepreneurs privés accroissaient la charge de travail, au moment même où le chantier avait déjà de sérieuses difficultés à satisfaire les exigences de la flotte publique, commerciale et armée. C'était pourtant l'une des missions traditionnelles de l'entreprise publique que d'aider les constructeurs qui en faisaient la demande comme en attestent les très nombreuses délibérations du Sénat à ce sujet au XVI^e siècle. Les capitaux privés soutenaient ainsi en partie l'activité du chantier. L'État favorisait le recours à ce type de service afin d'améliorer la situation financière particulièrement difficile du chantier public. L'Arsenal avait également la possibilité, nous l'avons dit, de recourir aux artisans travaillant ordinairement dans les chantiers privés. D'une certaine façon, la main-d'œuvre et les fonds s'échangeaient contre des compétences et des équipements. Le secteur privé et le secteur public continuaient de collaborer activement.

¹⁸⁰ Voir par exemple ASV, SM, r. 22, fol. 87, 12 septembre 1531.

¹⁸¹ ASV, SM, r. 31, fol. 90, 7 février 1551.

¹⁸² ASV, SM, r. 31, fol. 130, 25 juin 1551.

¹⁸³ Voir l'exemple de Marco Antonio Dandolo (ASV, ST, r. 24, fol. 174v^o, 27 avril 1527), ou celui de Marco Malipiero de Pierazzo qui demande qu'on lui prête huit *taglie* et trois *tornali* de l'Arsenal, pour qu'il puisse mettre *a carena* sa nef (ASV, ST, r. 24, fol. 45, 23 octobre 1525).

¹⁸⁴ ASV, SM, r. 21, fol. 87v^o, 22 juin 1528.

Durant la première moitié du XVI^e siècle, les propriétaires de *squeri* privés étaient pour beaucoup des gestionnaires influents de la navigation commerciale, publique ou privée. Les déclarations fiscales fournissent de précieux témoignages dans ce domaine. Par exemple, Vincenzo Polani de Giacomo, l'un des investisseurs les plus actifs de la navigation publique, disait posséder deux *squeri* à Venise¹⁸⁵. Alvise Giustinian de Marco, fréquemment garant et investisseur des galères marchandes, en possédait un à Murano¹⁸⁶. Lorenzo Priuli de Pietro, qui investit dans les galères au tournant du XVI^e siècle, possédait en indivision un *squero* à San Giovanni in Bragora¹⁸⁷. Les patriciens profitaient des subventions offertes par l'État et parvenaient à faire construire des navires à moindre coût, tout en augmentant leur capacité commerciale. Contrôler l'ensemble du secteur, depuis la construction du navire jusqu'à son exploitation était un moyen efficace d'augmenter les profits, tout en s'imposant dans le secteur.

Dans les années 1530, le Conseil des Dix et les sénateurs lancèrent une nouvelle campagne de financement de la construction privée¹⁸⁸. Ils constataient en effet :

Le nombre [de navires] a considérablement diminué, en raison des naufrages et autres accidents, et à présent ils sont très peu en comparaison avec le bon nombre que notre cité comptait par le passé. Il est à supposer que si rien n'est fait pour y remédier, leur nombre diminuera encore¹⁸⁹.

Ils encouragèrent la fabrication de gros navires qui faisaient encore défaut, même s'ils durent revoir à la baisse les tonnages réclamés. Des prêts furent proposés aux citoyens et aux nobles vénitiens.

La loi du 16 juillet 1534 prévoyait ainsi l'aide à la construction de nefes de 400 à 800 *botti*¹⁹⁰. «Tous nos nobles et citoyens de la ville et du Dogado, comme de toutes nos autres villes, terres et lieux» qui les feraient fabriquer «en cette ville et dans notre Dominio» étaient concernés. En juin 1535, le Sénat statua à nouveau (même si la décision fut temporairement suspendue), car la loi n'avait pas eu les effets escomptés. On réduisit les objectifs en matière de capacité des nefes (à partir de 250 *botti* «*sotto la prima coperta*») et on augmenta la

¹⁸⁵ ASV, SD, b. 17, S. Aponal, n° 2, 1514.

¹⁸⁶ ASV, SD, b. 30, S. Fantin, n° 17, 1514.

¹⁸⁷ ASV, SD, b. 32, Sta Fosca, n° 1, 1514.

¹⁸⁸ G. Luzzatto, «Per la storia...», art. cité, p. 393–394.

¹⁸⁹ ASV, SM, r. 22, fol. 175, 5 mars 1533.

¹⁹⁰ ASV, SM, r. 23, fol. 45v–46, 16 juillet 1534.

subvention/prêt à six ducats par botte¹⁹¹. De nombreuses clauses particulières cherchaient semble-t-il à limiter les tentatives de fraude. Il fut ainsi précisé qu'il n'y aurait pas, en la matière, de lois plus favorables dans les cinq prochaines années, afin d'éviter que certains armateurs n'attendent une nouvelle décision pour entreprendre la fabrication de nouvelles nefs. Par ailleurs, il leur fut désormais demandé de produire une liste de garants, qui devraient à leur tour être approuvés par le Collegio. Trois ans plus tard, les décisions de 1535 furent prorogées pour les nefs de plus de 500 *botte*, avec néanmoins une modification du montant de la subvention accordée¹⁹². En février 1540, le Sénat dut à nouveau statuer en la matière, car «le nombre de nos navires a tellement diminué, en raison des grands malheurs survenus récemment et à cause de la grande dépense que représente la fabrication de ces navires»¹⁹³. Les lois précédentes furent renouvelées et révisées. Une clause fut également ajoutée concernant les nefs de 300 à 500 *botti*. Il fut précisé que le prêt devait être remboursé en dix voyages, à raison d'un dixième par voyage effectué.

Ces nouvelles législations entraînèrent la reprise de la construction. Entre les années 1530 et 1570, le secteur connut une hausse importante¹⁹⁴. Les coûts de fabrication restaient élevés au milieu du XVI^e siècle : entre 12 000 et 16 000 ducats pour une nef¹⁹⁵. Mais la mobilisation des armateurs les plus riches ou l'association de plusieurs d'entre eux, combinées à la politique de subventions, rendirent possibles de nouvelles mises en chantier. Les contrôles furent néanmoins renforcés, en particulier en ce qui concerne les garants des armateurs, pour s'assurer de l'usage correct des aides publiques. En 1550, le Sénat déplorait que la politique de subvention profite également aux armateurs étrangers qui s'étaient associés aux Vénitiens¹⁹⁶. Une procédure fut mise en place afin de saisir la part des navires appartenant à des étrangers et la mettre aux enchères. En 1556, un nouveau règlement prévoyait encore le contrôle des garants lors de la mise en chantier de nouvelles nefs¹⁹⁷. L'approbation par le Collegio ne semblait pas

¹⁹¹ ASV, SM, r. 23, fol. 108–109, 4 juin 1535.

¹⁹² ASV, SM, r. 24, fol. 166v°, 26 septembre 1538.

¹⁹³ ASV, SM, r. 25, fol. 122, 24 février 1540.

¹⁹⁴ R. Romano, «La marine...», art. cité, p. 46.

¹⁹⁵ J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 455.

¹⁹⁶ ASV, SM, r. 31, fol. 49, 18 juillet 1550.

¹⁹⁷ ASV, SM, r. 33, fol. 101v°, 16 juillet 1556; voir également, par exemple, ASV, CSM, b. 135, fol. 73v°, 15 novembre 1556; fol. 76v°, 16 juin 1557.

suffisante pour garantir leur probité et l'État éprouvait des difficultés à récupérer la somme prêtée aux armateurs. De nouvelles garanties et contrôles furent exigés.

Afin d'accroître le nombre de navires battant pavillon vénitien, le gouvernement fut également amené à faire des choix en contradiction avec sa traditionnelle politique protectionniste, en tolérant la construction de navires hors de Venise. Par exemple, lorsque Battista Nani de Paolo fit armer une nef à Curzola, en Dalmatie, en 1527, le Sénat l'autorisa à y acheminer des matériaux sans payer aucune taxe¹⁹⁸. La même autorisation fut accordée l'année suivante à Gasparo Contarini et ses frères, fils d'Alvise, pour une quantité importante de matériaux¹⁹⁹. L'abandon relatif des principes protectionnistes apparaît également à la lecture des autorisations délivrées par les sénateurs aux Vénitiens qui désiraient acheter des nefs en dehors de la lagune. Si théoriquement ces dernières ne pouvaient battre pavillon vénitien, des arrangements étaient néanmoins fréquemment trouvés. Par exemple, Bernardo Contarini acheta un vieux galion en dehors de Venise en 1529. Après l'avoir fait rénover et réparer dans la lagune, il demanda l'autorisation de le faire naviguer comme navire vénitien²⁰⁰. De nombreuses dérogations de ce type furent accordées après 1530²⁰¹. Les sénateurs acceptaient d'intercéder à ce genre de requête pour satisfaire la demande des particuliers, mais ils favorisaient ainsi la concurrence des cités dalmates et italiennes.

Dans la seconde moitié du XVI^e siècle, la politique menée par l'État révéla son efficacité et le nombre de navires privés augmenta de manière significative. Entre 1553 et 1559, il y avait à Venise une quarantaine de navires de plus de 400 *botti* (environ 250 tonnes)²⁰². En 1558–1559, la marine marchande vénitienne incluait 40 navires ronds de plus de 240 tonnes pour une capacité totale de 18 000 tonnes²⁰³. L'aide apportée par le gouvernement avait permis l'accroissement de la flotte commerciale privée. Les armateurs étaient parvenus à faire de la défense de

¹⁹⁸ ASV, SM, r. 21, fol. 61, 6 septembre 1527.

¹⁹⁹ ASV, SM, r. 21, fol. 85, 28 avril 1528. Voir également ASV, SM, r. 22, fol. 33v°, 30 juin 1530.

²⁰⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 52, col. 481, 11 janvier 1529.

²⁰¹ Voir par exemple le cas de Giovanni Corner de Donato et Marco Bollani d'Alvise qui avaient acheté une caravelle de 160 *botti* construite à Fiume (ASV, SM, r. 22, fol. 97, 21 octobre 1531), ou celui de Tommaso Venier qui avait acheté aux enchères une caravelle ayant appartenu à un corsaire (ASV, SM, r. 31, fol. 87v°, 24 janvier 1551). Voir également ASV, CSM, b. 135, fol. 36, 22 janvier 1550; fol. 65, 12 décembre 1553.

²⁰² F. C. Lane, *Navires...*, *op. cit.*, p. 240.

²⁰³ F. C. Lane, «Venetian Shipping...», art. cité, p. 17.

leurs intérêts une priorité publique. Jusqu'aux années 1570, le secteur de la construction navale privée continua de croître, avant de connaître un progressif déclin, au moins pour ce qui concerne la construction des navires les plus gros.

En effet, les embarcations de taille plus restreinte n'étaient semble-t-il pas touchées et, tout au long du XVI^e siècle, leur navigation connut un essor remarquable²⁰⁴. Leurs conditions de navigation s'améliorèrent, des simples barques reliant Venise à Ferrare, Ancône ou aux villes de Romagne, aux embarcations plus importantes naviguant jusqu'à Raguse, l'Albanie, ou la côte adriatique italienne jusqu'aux Pouilles²⁰⁵. Les petits tonnages présentaient l'avantage de pouvoir être chargés dans des délais plus brefs. Ainsi, le recours aux unités légères permettait aux marchands de gérer leurs affaires plus rapidement et plus « discrètement », en échappant en partie à la surveillance de l'État²⁰⁶. De plus, les grands ports méditerranéens autour desquels se concentraient les circuits internationaux tendaient à perdre leur hégémonie avec l'émergence de ports plus modestes. Les tonnages plus petits trouvaient naturellement leur place dans le réseau étroit formé par ces multiples points d'ancrage. Certains armateurs profitèrent de l'occasion pour accroître leur influence dans le secteur des échanges interrégionaux et locaux, participant ainsi à l'intensification des liaisons à petite échelle.

— *Commerce et échanges*

Au-delà de l'aide à la construction navale, les institutions vénitiennes menaient également une politique de soutien à l'activité commerciale privée. Ainsi, le réseau commercial et diplomatique, si souvent mis à disposition des acteurs de la navigation publique, était également mis à contribution par les patrons et les propriétaires de nefes lors de leurs transactions commerciales en Méditerranée. Les consuls vénitiens outre-mer étaient ainsi sollicités par le gouvernement pour venir en aide aux marchands en difficulté. Le vice-consul d'Alexandrie fut par exemple prié, en 1503, de récupérer les 3 000 ducats qu'« *Amet Bubacho coça in Alexandrie* » devait encore à Nicolò Bragadin²⁰⁷. Durant l'été 1521, alors que les relations entre la Seigneurie et les Turcs étaient plutôt apaisées, on apprit que des fustes ottomanes retenaient dans les

²⁰⁴ R. Romano, « La marine... », art. cité.

²⁰⁵ M. Aymard, *Venise, Raguse...*, *op. cit.*, p. 55 et suiv.

²⁰⁶ U. Tucci, « Liaisons... », art. cité, p. 9.

²⁰⁷ ASV, SM, r. 16, fol. 29, 19 décembre 1503.

eaux de Nègrepont une nef vénitienne à destination de Constantinople (patron Cipriano da Mosto) chargée de diverses marchandises. Le Collegio écrivit aussitôt au sultan pour réclamer la restitution du navire et de la cargaison ainsi que la libération des hommes²⁰⁸. La missive fut envoyée au consul d'Alexandrie et au bayle de Constantinople, à qui l'on demanda de faire leur possible pour régler le problème.

Le gouvernement tentait également de réguler les effets de la concurrence étrangère. Il menait une politique de soutien aux marchands vénitiens, en prenant garde toutefois à ne pas défavoriser outre mesure les marchands étrangers. Le commerce international reposait sur de fragiles équilibres et la Seigneurie devait consentir certains efforts si elle voulait que les Vénitiens continuent de pratiquer en toute sérénité leur activité commerciale. En 1511, Pietro Pesaro *da Londra* obtint l'autorisation spéciale de charger sur une nef étrangère «*certi archi*» et 500 *botti* de vin de Candie, parce que la cargaison était destinée au roi d'Angleterre²⁰⁹. En 1529, le Collegio jugea utile de rappeler aux officiers de la Douane de mer qu'une nef portugaise dernièrement arrivée devait être exemptée de toute taxe, puisqu'il s'agissait d'un privilège dont jouissaient tous les navires vénitiens se rendant au Portugal²¹⁰.

La sécurité et la protection des nefs représentaient un souci primordial pour la Seigneurie qui voulait maintenir des conditions de navigation sûres pour tous les bateaux battant pavillon de Saint-Marc. Les nefs profitaient alors, au même titre que les galères, des efforts déployés par la Seigneurie pour pacifier les mers. Zuan Michiele, par exemple, le patron d'un galion de Messine dut s'engager par écrit auprès des membres du Collegio à n'attaquer aucun navire battant pavillon vénitien lors de son retour vers Messine²¹¹. En octobre 1534, les sénateurs expliquaient :

Nous avons appris la présence d'un bon nombre de corsaires, autant chrétiens que turcs, et très puissants, dans les eaux de Syrie. Il est important que nous assurions par tous les moyens la sécurité de nos galères de Beyrouth et de nos autres nefs qui s'y trouvent, pour l'honneur de notre État et le bénéfices des marchands²¹².

²⁰⁸ ASV, *CL*, f. 1, 27 juillet 1521.

²⁰⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 12, col. 162, 5 mai 1511.

²¹⁰ ASV, *CN*, r. 21, fol. 3, 15 mars 1529; à ce sujet, voir également ASV, *CSM*, b. 135, fol. 10–11v°, juillet 1542; ASV, *SM*, r. 27, fol. 89v°, 15 février 1544.

²¹¹ ASV, *CN*, reg. 17, fol. 81, 14 février 1514.

²¹² ASV, *SM*, r. 23, fol. 60v°, 10 octobre 1534.

Par ailleurs, le gouvernement se montrait compréhensif lorsque les marchands réclamaient des autorisations spéciales pour commercer dans certaines zones malgré les interdits édictés par le Sénat. Ainsi en 1522, le Collegio prit une décision en faveur de la nef d'Alvise Dolfín (patron Piero de Barthole), et demanda à l'amiral du port de la laisser prendre la mer pour son voyage vers Constantinople²¹³. En 1527, Giovanni Contarini obtint l'autorisation tout à fait exceptionnelle de se rendre à Tunis, alors que l'escale était encore officiellement boycottée²¹⁴. Les sénateurs lui demandèrent de tenter de convaincre l'émir de s'acquitter de ses dettes, condition exigée avant d'envisager que les marchands vénitiens ne recommencent à fréquenter le port. La même année, Giovanni Contarini s'engagea à importer 8 000 setiers de blé à Venise, et on peut légitimement se demander si ce ne fut pas grâce à cela qu'il obtint cette dérogation²¹⁵. Ainsi, la dépendance de la Seigneurie vis-à-vis des importateurs de blés d'une part, et la complexité des liens qui unissaient les patriciens à l'État de l'autre, engendraient un accroissement du soutien public à la navigation privée.

Enfin, la Seigneurie se révélait très compréhensive à l'égard des marchands et armateurs confrontés à des difficultés financières. À la suite de naufrages, éventuellement d'attaques par des corsaires ou des flottes ennemies, certains citoyens et patriciens peu fortunés devaient faire face à de véritables situations de faillite. Ils réclamaient alors l'indulgence et le soutien de l'État, seul moyen pour eux d'apurer leurs comptes. En 1514, les citoyens Marco Balbi et frères, drapiers, disaient avoir tout perdu dans le naufrage de la nef Contarina. Ils vinrent demander au Sénat une dérogation, afin de pouvoir satisfaire en priorité leurs créanciers²¹⁶. L'année suivante, Giacomo Contarini de Battista, un patricien certainement fortuné puisque garant à de nombreuses reprises dans des sociétés de galères marchandes de 1495 à 1505, vint demander la clémence des sénateurs, car une nef chargée à ses frais avait fait naufrage. L'incendie de Rialto et les guerres ayant achevé de le ruiner, il ne pouvait rembourser ses dettes pour le moment. Les sénateurs acceptèrent donc de suspendre pour deux ans ses arriérés auprès de divers offices publics ainsi que ceux de son frère²¹⁷.

²¹³ ASV, *CN*, r. 19, fol. 96v°, 3 décembre 1522.

²¹⁴ ASV, *SM*, r. 21, fol. 44, 11 mai 1527.

²¹⁵ ASV, *CD*, *Parti comuni*, f. 6, n° 80, 1527.

²¹⁶ ASV, *ST*, r. 18, fol. 138, 11 juillet 1514.

²¹⁷ ASV, *ST*, r. 19, fol. 70, 12 février 1515.

— *Naufrages et assistance*

Les naufrages naissent principalement de deux causes, l'une parce que les navires naviguent au cœur de l'hiver avec beaucoup de danger, l'autre parce qu'ils sont surchargés, et ainsi, en cas de tempête ou de combat, les artilleries et les amarres étant inaccessibles, ils n'ont pas moyen de se défendre²¹⁸.

Par définition, le naufrage était l'un des principaux risques auxquels les armateurs privés devaient faire face²¹⁹. Au XVI^e siècle, les documents insistaient sur le nombre élevé de tels accidents. Ainsi, en 1529, on déplora les nombreux naufrages de l'année précédente²²⁰. En mars 1531, les sénateurs affirmèrent leur souhait d'aider Fantin et Gabriel Corner de Girolamo *dalla Episcopia* (de Chypre), *et compagni*, justifiant leur décision par le «grand nombre de nef[s] ayant fait naufrage ou ayant été mise en danger [*perite*] durant les deux dernières années»²²¹. Encore en 1569, les sénateurs évoquèrent le «*romper et naufragar*» des nef[s] qui arrivent souvent ces derniers temps²²².

Il est difficile de conclure avec certitude à l'effective intensification des naufrages. On peut logiquement supposer que la multiplication du nombre de nef[s] accroissait d'autant le nombre de naufrages. Les navires étaient plus nombreux et leur tonnage moyen plus important. Leur naufrage signifiait la perte de quantités considérables de marchandises appartenant souvent à des marchands très nombreux. Ainsi, le naufrage d'une seule nef pouvait en réalité porter préjudice à plusieurs dizaines de patriciens et de petits négociants. En janvier 1497, les dommages causés par celui de la nef d'Alvise Contarini de Federico (patron Pietro Brocheta) étaient considérables²²³. L'espoir de récupérer les ballots de laine en bon état était mince et les pertes immenses pour les assureurs et les parsonniers, car le chargement avait été évalué à plus de 20 000 ducats. En 1517, le Collegio fit l'inventaire de toutes les marchandises perdues ou abîmées par l'eau, à la suite du naufrage de

²¹⁸ ASV, *SM*, r. 39, fol. 69v^o, 8 juin 1569.

²¹⁹ Voir par exemple, ASV, *SM*, r. 23, fol. 82v^o, 8 février 1535 ; r. 26, fol. 62, 25 août 1541 ; r. 31, fol. 173, 31 décembre 1551 ; ASV, *GP*, r. 202, fol. 112, 1500 ; Sanudo, *Diarii*, vol. 17, col. 64, 17 décembre 1513. Voir aussi B. Arbel, «Attraverso il Mediterraneo nel 1499: una nave veneziana naufragata a Cipro e il suo carico», *Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI–XVI)*, Gênes, ECIG, 1997, p. 103–115.

²²⁰ ASV, *SM*, r. 21, fol. 165, 20 décembre 1529.

²²¹ ASV, *SM*, r. 22, fol. 66, 3 mars 1531.

²²² ASV, *SM*, r. 39, fol. 69v^o, 8 juin 1569.

²²³ Sanudo, *Diarii*, vol. 1, col. 514, février 1497.

la nef Bernarda et quatorze marques différentes de marchands furent identifiées²²⁴.

En raison de la défaillance des galères, les nef privées devaient désormais prendre en charge une partie des transports les plus prestigieux. En outre, les patriciens qui investissaient précédemment dans les galères étaient maintenant susceptibles de le faire dans le secteur de la navigation privée. Les naufrages dont ils étaient victimes devenaient des événements majeurs, qu'on ne pouvait passer sous silence. Les marchands eux-mêmes avaient sans cesse davantage recours à la navigation privée, contraignant de ce fait les gouvernants à réévaluer l'importance des nef dans le dispositif économique. Ainsi, les nombreuses mentions de naufrages, d'attaques par des corsaires ou d'avaries techniques dans les sources normatives révélaient sans doute tout autant l'augmentation de ce type de mésaventure que la place croissante que les gouvernants accordaient à la navigation privée dans la politique économique de la cité.

En 1497, les chroniqueurs Marino Sanudo et Girolamo Priuli se firent l'écho de l'indignation provoquée par le naufrage d'une nef commandée par le patron Paolo Foscari d'Urban²²⁵. Ce très gros navire (près de 3 000 *botti*) chargé de vin, aux frais de Girolamo Tiepolo, Andrea Loredan, Andrea Erizzo et d'autres patriciens, avait chaviré en raison d'un chargement bien trop important. Le navire paraissait pourtant en bon état. L'année suivante, le Grand Conseil intercédait en faveur des frères du patron qui avaient tout perdu dans le naufrage de la nef et chacun se vit attribuer une fonction d'arbalétrier²²⁶. L'État compensait donc, par l'attribution d'un privilège – en l'occurrence une charge rémunérée sur les galères publiques – les mésaventures subies par des patriciens dans le cadre d'une activité privée. C'était là un aspect intéressant de l'assistance apportée par l'État au secteur de la navigation privée. De la même façon, les marchandises «*naufregate*» étaient exemptées du paiement des *dazi*²²⁷.

²²⁴ ASV, CN, r. 18, fol. 78, 18 décembre 1517. Les marchandises appartenaient à *messer Nicolò Balastro, messer Andrea Giustignan, messer Agostino Gritti, messer Giovanni Moro, ser Marco Grillo, messer Andrea Magno, ser Zuan de Bortholomio, messer Bernardo Soranzo, ser Lazaro de Zorzi, messer Paolo Malipiero, quondam Marco da Liesina, ser Hector Tripoli, signor Erizo de Costanzo, messer Andrea Pesaro*.

²²⁵ Priuli, *Diarii*, vol. 1, p. 70, juillet 1497.

²²⁶ ASV, MC, *Stella*, r. 24, fol. 151, 18 mars 1498.

²²⁷ ASV, CN, r. 26, fol. 1v°, 5 mars 1546.

Les patrons de l'Arsenal devaient également apporter leur aide matérielle aux propriétaires de nef en cas de naufrage²²⁸. Il leur fut par exemple ordonné, en 1511, de fournir deux galères à Filippo et Francesco Bernardo de Dandolo dont la nef avait fait naufrage²²⁹. À plusieurs reprises, ils durent procurer des amarres aux navires en détresse, comme en 1527, lorsque la nef Malipiera avait perdu une partie des siennes²³⁰. L'année suivante, les sénateurs exigèrent que deux galères fussent prêtées à des armateurs privés dont la nef avait fait naufrage²³¹. En général, les particuliers s'engageaient à payer les dépenses que les opérations engendraient, mais les patrons de l'Arsenal étaient déjà confrontés à de sévères difficultés de gestion et d'approvisionnement²³². Les gouvernants s'opposaient néanmoins pour savoir si les particuliers devaient effectivement s'acquitter de ces frais. Tant que l'intervention de l'Arsenal visait les galères publiques, propriétés de l'État, la question ne se posait pas : la Seigneurie prenait à sa charge toutes les dépenses. Dès lors que le navire appartenait à un armateur privé, le problème était différent. Ainsi, un débat opposa, en 1529, Pietro Morosini de Battista, paronnier d'une nef naufragée (patron Pietro Tagliapietra), aux sages aux ordres et à Carlo Morosini, procureur de San Marco²³³. Pour ces derniers, les dépenses engendrées par la récupération de la cargaison devaient être divisées entre les assureurs, les marchands et les paronniers de la nef. Antonio Donato de Bartolomeo soutint le parti des paronniers, affirmant que «la *mercadantia* ne [devait] pas payer cet argent». La décision finale ne fut prise qu'une semaine plus tard, et les sages aux ordres l'emportèrent.

Le débat était significatif des contradictions que soulevaient les nouvelles conditions de la navigation privée et l'importance de ce secteur d'activité. Les patriciens habitués à l'organisation publique des convois de galères marchandes devaient s'accoutumer à la relative indifférence

²²⁸ Voir par exemple, ASV, *SM*, r. 22, fol. 80v°, 10 juillet 1531 ; 102v°, 19 décembre 1531 ; r. 31, fol. 65v°, 29 septembre 1550.

²²⁹ ASV, *SM*, r. 17, fol. 127v°, 16 juin 1511. Les frères Bernardo appartenaient au rameau *Delle Navi*, très influent dans le domaine de la navigation privée, cf. G. Pillinini, «Bernardo Francesco de Dandolo», *Dizionario...*, *op. cit.*, vol. 9, p. 305–308.

²³⁰ ASV, *SM*, r. 21, fol. 63, 24 octobre 1527. Voir également un exemple similaire dans ASV, *SM*, r. 21, fol. 73, 14 janvier 1528.

²³¹ ASV, *SM*, r. 21, fol. 95v°, 9 juillet 1528, il s'agit de Francesco Tiepolo et de ses frères fils de Girolamo.

²³² Voir par exemple, ASV, *SM*, r. 21, fol. 60v°, 2 septembre 1527.

²³³ Sanudo, *Diarii*, vol. 52, col. 211, 9 novembre 1529 ; col. 240–241, 16 novembre 1529.

dont faisait parfois preuve l'État à l'égard de la navigation privée. Leurs interventions dans les assemblées, soit en tant que marchand ou armateur venu solliciter une aide, soit en tant que gouvernant, étaient l'expression même de leur volonté de voir la situation évoluer. Leurs efforts ne furent pas vains puisque l'orientation politique prise par la Seigneurie visait de plus en plus à développer et à favoriser l'armement et la navigation privés.

Surveillance et contrôle

La politique active de soutien à la navigation privée avait néanmoins une contrepartie, la surveillance du secteur par les institutions publiques. Certes, la navigation privée reposait sur des structures et des principes de fonctionnement plus souples, mais les institutions restaient néanmoins vigilantes et surveillaient l'activité des navires privés. En 1500, par exemple, la guerre contre les Turcs fut invoquée afin d'interdire à Piero Coressi et à ses frères d'envoyer leur *barza* à Sio²³⁴. En raison des attaques déjà perpétrées par le sultan contre des navires vénitiens, il sembla en effet plus avisé de les empêcher de s'aventurer dans cette zone. Sans doute à cause des protestations des intéressés, les sénateurs acceptèrent de modifier leur décision. Ils autorisèrent alors la nef à quitter Venise et à se rendre à Modon, où le capitaine général de la mer déciderait ce qu'il adviendrait de cette nef privée.

Certains gouvernants et marchands désiraient voir les nef offrir des conditions de sécurité équivalentes à celles des galères, en particulier dans le contexte d'intensification de l'activité des corsaires²³⁵. Les *incanti* évoquaient en effet les mauvaises conditions de sécurité qu'offraient les nef en comparaison des galères : «Les nef ne peuvent conduire les épices qu'à grand frais et au risque des marchands²³⁶.» Le Sénat cherchait par conséquent à rendre plus fréquente la navigation des navires privés en convoi, justifiant sa proposition par l'importance et la valeur des cargaisons transportées. Ainsi, en 1495, les sages aux ordres envisagèrent de légiférer à propos de la sécurité d'une nef à destination de la Syrie, au prétexte qu'un nombre élevé de nobles et de citoyens vénitiens y avaient chargé des marchandises de prix²³⁷. Les

²³⁴ ASV, SM, r. 15, fol. 1v^o-2, 14 mars 1500.

²³⁵ Voir par exemple ASV, CN, r. 26, fol. 115, 11 juin 1548.

²³⁶ ASV, SMI, r. 2, livre IV, fol. 72, 10 mars 1544, Beyrouth.

²³⁷ ASV, SM, r. 14, fol. 74v^o, 6 août 1495 ; fol. 78, 4 septembre 1495.

cargaisons des nefes étaient en effet souvent la propriété de marchands nombreux et la perte de ces navires compromettait les affaires d'un nombre trop élevé d'entre eux pour qu'on les laisse imprudemment prendre des risques²³⁸.

La navigation de conserve des nefes se généralisa au XVI^e siècle comme le prouvent les innombrables exemples révélés par les sources. En 1513, les sages aux ordres ordonnèrent aux nefes allant en Syrie de naviguer de conserve²³⁹. En 1521, le Collegio désigna un capitaine parmi les huit patrons des nefes qui s'apprêtaient à partir ensemble vers la Syrie²⁴⁰. En 1526, il en fut de même pour deux navires dont Giovanni Morosini d'Antonio devint le capitaine: les patrons furent menacés d'une amende de 500 ducats s'ils refusaient de naviguer ensemble²⁴¹. En avril 1528, de nombreuses fustes venues de Barbarie se dirigeaient semble-t-il vers le cap Malée, alors que des nefes vénitiennes étaient sur le point de s'y rendre. Les sénateurs intervinrent pour proposer des moyens d'accroître leur sécurité²⁴². Quelques années plus tard, ce fut l'ensemble du Grand Conseil qui fut amené à légiférer à propos de la sécurité des nefes, montrant ainsi combien le sujet préoccupait les patriciens²⁴³. Enfin, à partir des années 1535, les décrets au sujet de la navigation en convoi devinrent monnaie courante. Les registres du Sénat et du Collegio en conservent les innombrables témoignages²⁴⁴. Le Sénat désignait généralement l'un des patrons comme capitaine. Ainsi, en août 1536, les nefes Malipiera (patron Thomasin de Maphio) et Cornera (patron Stephano Pastrovichio) en partance pour Chypre et la nef Canala (patron Piero da Liesena) pour la Syrie furent sommées de commencer leur voyage ensemble. Marco Pesaro, qui se rendait comme recteur à Baffo, fut nommé capitaine de ce convoi²⁴⁵. Les nefes pouvaient également être amenées à rejoindre un convoi de galères déjà formé²⁴⁶.

²³⁸ ASV, SM, r. 16, fol. 98^v, 17 février 1506.

²³⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 17, col. 7, septembre 1513.

²⁴⁰ Sanudo, *Diarii*, vol. 30, col. 14, 1521, mars 1521.

²⁴¹ ASV, SM, r. 21, fol. 16, 29 juin 1526.

²⁴² ASV, SM, r. 21, fol. 84^v, 23 avril 1528.

²⁴³ ASV, MC, *Diana*, r. 26, fol. 140^v, 21 janvier 1532.

²⁴⁴ Voir par exemple ASV, SM, r. 22, fol. 74, 28 mars 1531; r. 26, fol. 59, 1^{er} août 1541; r. 27, fol. 92^v, 27 février 1544; ASV, CN, r. 26, fol. 124, 27 juillet 1548.

²⁴⁵ ASV, SM, r. 23, fol. 174^v, 12 août 1536.

²⁴⁶ ASV, SM, r. 29, fol. 125, août 1547.

Un autre moyen théorique d'assurer la sécurité des nefes était d'embarquer à bord des *nobili da poppa*, ces jeunes patriciens habituellement chargés de la défense des galères marchandes²⁴⁷. En 1510, les sages aux ordres décidèrent que les nefes de 250 à 500 *botti* devraient embarquer un noble, et celles d'une capacité supérieure deux nobles²⁴⁸. À cette époque, l'appauvrissement d'une partie du patriciat inquiétait les gouvernants, et une telle décision permettait surtout d'offrir des charges d'arbalétriers plus nombreuses aux patriciens appauvris. Puisque celles offertes à bord des galères diminuaient, la demande devenait supérieure à l'offre. Grâce aux nefes, les disponibilités augmentèrent de nouveau, satisfaisant ainsi la demande des jeunes nobles. Enfin, plusieurs règlements qui limitaient la surcharge des galères s'appliquèrent également aux nefes. Comme l'affirma un décret du Sénat de juillet 1527, le pont supérieur des navires était tellement chargé «que les navires [semblaient] avoir trois ponts au lieu de deux»²⁴⁹. Les patrons étaient menacés de peines exemplaires s'ils ne respectaient pas la législation en vigueur²⁵⁰.

Compte tenu de l'importance relative croissante prise par l'activité commerciale des nefes, la perception des taxes était l'objet de la plus grande surveillance. Les gouvernants cherchaient à lutter contre la contrebande dans le domaine de la navigation privée²⁵¹. Les officiers à la Douane de mer (*officiali alla dogana da mar*) étaient chargés de surveiller les marchandises parvenant à Venise par le port de San Nicolò du Lido. À partir de 1500, ils furent assistés des *provveditori sopra i dazi* qui avaient pour fonction de poursuivre et de punir les contrebandiers. Le Conseil des Dix menait une lutte intense dans le domaine. Il publia par exemple en 1527 un règlement rigoureux visant à contraindre les marchands à s'acquitter des taxes douanières et marchandes²⁵². En règle générale, les décisions des principales institutions visant à statuer sur les fraudes en matière commerciale s'appliquaient aux patrons de galères et «*similiter nave e ogni altro navilio*»²⁵³.

²⁴⁷ Voir chapitre 4, p. 196.

²⁴⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 11, col. 464, septembre 1510.

²⁴⁹ ASV, *SM*, r. 21, fol. 53v°, 12 juillet 1527; Sanudo, *Diarii*, vol. 45, col. 475, 12 juillet 1527.

²⁵⁰ On associait le paiement d'une amende (généralement 200 ducats), et l'interdiction de devenir patron pour une certaine durée.

²⁵¹ L'*incanto* d'Alexandrie de 1534 évoque par exemple ce problème : ASV, *SMI*, livre IV, fol. 55v°, 10 décembre 1534, Alexandrie.

²⁵² ASV, *CD*, *Parti comuni*, f. 5, n° 203, 27 juillet 1527.

²⁵³ Voir parmi de nombreux exemples, ASV, *CN*, r. 20, fol. 129, 22 août 1527.

Des procès furent organisés comme, en 1518, lorsque Zuan Vassallo, le patron de la nef de Tadeo Contarini, fut accusé d'avoir quitté Chypre, malgré l'ordre contraire donné par le *regimen* et d'avoir fourni du blé aux Turcs. Il fut donc privé de toute charge de patron pour une année et condamné au paiement d'une amende de 100 ducats²⁵⁴. La peine était toutefois moins lourde que celles réservées aux patrons de galères, qui risquaient jusqu'à dix ans de suspension et des amendes s'élevant fréquemment à 500 ducats. Cette différence de traitement confirmait la disparité des exigences de l'État vis-à-vis des entrepreneurs privés et des patrons de galère. En 1561, le Sénat évoqua ainsi le cas des nefs vénitiennes qui chargeaient à Constantinople des marchandises destinées à des ports étrangers²⁵⁵. Les écrivains de bord des nefs privées étaient eux aussi accusés de favoriser la contrebande d'épices, soies et autres marchandises en provenance de Syrie et d'Égypte²⁵⁶. Leur technique consistait à falsifier le livre de bord et à présenter un « faux » registre, qui permettait de réduire le montant des taxes à payer.

Les phénomènes de concurrence entre les différentes assemblées rendaient parfois difficile le processus législatif et le contrôle de la navigation privée. Le Collegio intervenait souvent lors des différends commerciaux opposant les propriétaires des nefs aux patrons ou aux parsonniers. De même, les gouvernants intercédèrent auprès des juges de Petizion ou des chefs de la Quarantia pour leur demander d'accélérer les procédures ou pour faire pression sur leur décision²⁵⁷.

En 1506, la magistrature des cinq *savi alla mercanzia* fut instituée²⁵⁸. Le décret du Sénat expliquait ainsi combien le commerce avait de tout temps été d'un grand « *beneficio, utile et reputation* » pour Venise. Mais à présent, celui-ci était si mal en point « que ce ne pourrait être pire ». Or il fallait faire tout ce qui était possible pour permettre « à nos citoyens d'exercer la navigation », alors que le Collegio, déjà très occupé, ne pouvait pas réellement s'en occuper. On décida donc de l'élection

²⁵⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 26, col. 17, septembre 1518, à la Quarantia Criminale, le cas de Zuan Vassallo, patron de la nef de Tadeo Contarini, présenté par Gabriele Venier, *avogador di comun*, et défendu par Giovanni Antonio Venier (Dieci Uffici).

²⁵⁵ ASV, SM, r. 35, fol. 141, 23 décembre 1561.

²⁵⁶ ASV, SM, r. 39, fol. 99v°, 16 août 1569.

²⁵⁷ ASV, CN, r. 21, fol. 22, 1^{er} septembre 1529.

²⁵⁸ M. Borgherini Scarabellin, *Il Magistrato...*, *op. cit.*, p. 16. Pour la période qui nous intéresse, les archives des sages n'ont malheureusement été que partiellement conservées, empêchant de ce fait une utilisation systématique. Les archives conservées, telle ASV, CSM, b. 135 montre tout l'intérêt du processus décisionnel et de la procédure institutionnelle.

de cinq gentilshommes «*pratichi si del navigar, come della mercantia*», qui devraient enquêter sur les problèmes et difficultés dans ce domaine et proposer des solutions afin d'augmenter le dynamisme du commerce et les entrées fiscales de la Seigneurie. Ils avaient toute licence de venir au Collegio pour faire des propositions en la matière. À partir de 1517, la magistrature fut définitivement installée avec des compétences en matière de commerce, taxes, douanes, etc., même si en 1523, on se plaignait du manque de candidats²⁵⁹. Ce comité spécialisé constituait toutefois un atout efficace en matière de législation commerciale. Il était consulté sur des problèmes particuliers relatifs au commerce et les sages devaient émettre leur avis sur des questions diverses²⁶⁰. Ils agissaient alors comme un comité d'experts. Ils eurent ainsi à plusieurs reprises l'occasion de s'exprimer au sujet des nefs privées, de leur activité et de la contrebande²⁶¹.

Au XVI^e siècle, l'Avogaria di Comun voyait quant à elle ses prérogatives diminuer dans tous les domaines, malgré la résistance des *avogadori*²⁶². En 1533, le Sénat leur reprocha de délivrer des dérogations aux nefs en matière de transport d'épices, alors que la loi l'interdisait formellement et que le Sénat était la seule assemblée à pouvoir théoriquement les accorder²⁶³. Celles délivrées jusqu'alors par l'Avogaria furent déclarées nulles et non avenues. Les sénateurs cherchaient aussi à préserver l'autorité de leur assemblée face aux institutions restreintes. Ainsi en 1539, ils rejetèrent une proposition de loi qui aurait accru la capacité des sages aux ordres à faire des propositions en matière d'affaires maritimes²⁶⁴.

Le passage progressif d'une organisation publique à une organisation privée n'était donc pas sans conséquence sur la vie politique et économique à Venise. La navigation publique avait assumé des fonctions si déterminantes jusqu'alors, et qui dépassaient, nous l'avons dit, les simples enjeux économiques, que sa disparition entraînait des modifications dans les modalités de gestion par l'État de l'activité commerciale dans son ensemble.

²⁵⁹ M. Borgherini Scarabellin, *Il Magistrato...*, *op. cit.*, p. 20.

²⁶⁰ Voir par exemple la demande que le Collegio leur adresse dans ASV, *CN*, r. 26, fol. 133, 13 septembre 1548.

²⁶¹ Voir entre autres ASV, *CSM*, b. 135, fol. 89, 29 mai 1560.

²⁶² Sanudo, *Diarii*, vol. 25, col. 356–357, 20 avril 1518.

²⁶³ ASV, *SM*, r. 22, fol. 182–182v°, 2 avril 1533.

²⁶⁴ ASV, *SM*, r. 25, fol. 31v°, 11 mars 1539.

3. De la navigation publique à la navigation privée: enjeux sociaux et culturels

Acteurs et protagonistes de la navigation privée

Les évolutions parallèles des navigations publique et privée impliquèrent des mutations sociales déterminantes à l'échelle des acteurs – armateurs, propriétaires de nef, gestionnaires, capitaines de navires. L'identification des acteurs de la navigation privée constitue néanmoins une tâche malaisée. Les mentions de nef privées ne sont certes pas rares, mais celles-ci n'obéissaient toutefois à aucun enregistrement systématique, ce qui ne permet pas de dresser des listes exhaustives de leurs gestionnaires. Par ailleurs, il est parfois difficile de démêler la fonction exacte des acteurs engagés dans le secteur: patron, investisseur, propriétaire de la nef n'étaient pas toujours clairement distingués²⁶⁵. Enfin, ils étaient plus rarement identifiés de façon complète – prénom, nom et prénom du père –, ce qui rend l'étude prosopographique plus délicate.

La première question était de savoir si les gestionnaires de la navigation publique étaient également impliqués dans le secteur privé, ou s'il y avait une distinction fondamentale entre les deux pratiques. Du point de vue des marchands, on sait que certains recourraient au secteur privé de façon exclusive alors que d'autres le faisaient en parallèle à leur utilisation des convois de galères publiques. Michele da Lezze, dont Fernand Braudel et Gino Luzzatto ont publié le *copialelettere*, était par exemple fidèle aux *mude* et n'avait recours aux navires privés qu'à titre exceptionnel, en particulier lorsqu'il voulait rejoindre les circuits habituels des convois de galères²⁶⁶. Guglielmo Querini, patricien de fortune modeste, avait également commencé son activité commerciale en naviguant sur les galères vers 1450, avant de devenir, à partir de 1457, propriétaire d'une nef²⁶⁷. Andrea Barbarigo, tout comme Francesco Bevilaqua utilisaient également tous les moyens à leur disposition pour ramener les marchandises à Venise, qu'il s'agisse de galères ou de nef privées²⁶⁸. Les documents du XVI^e siècle font également état de

²⁶⁵ U. Tucci, «Venetian...», art. cité, p. 278; E. A. Congdon, «Private Venetian...», art. cité.

²⁶⁶ F. Braudel, A. Tenenti, «Michiel...», art. cité, p. 38–39.

²⁶⁷ G. Luzzatto, «L'attività...», art. cité.

²⁶⁸ F. C. Lane, *Andrea Barbarigo...*, *op. cit.*, *passim*; B. Arbel, «Venetian Trade...», art. cité, p. 252.

nombreux marchands recourrant simultanément aux deux systèmes de navigation, diversifiant ainsi les marchandises commercées. En 1526, Francesco Priuli de Lorenzo et son frère Vincenzo firent des affaires en Syrie. Pietro, le fils de Francesco, était installé à Alep où il gérait la compagnie familiale. Sa correspondance révèle qu'ils n'avaient pas de préférence particulière pour transporter leurs marchandises jusqu'à Venise. Ainsi, en janvier, Francesco prévoyait de ramener le coton grâce à la *muda dei coton* de mars²⁶⁹. Quelques mois plus tard, il évoquait tant la nef de Polo Bianco pour ramener les *zambelloti*²⁷⁰ achetés, que les galères pour les colis de soie²⁷¹.

Toutefois, ces exemples illustrent l'attitude des marchands et non celle des gestionnaires, armateurs et propriétaires de nef. Pour ces derniers, l'analyse demeure plus délicate. Le propriétaire pouvait également être appelé *parcenevole* (investisseur), puisqu'il participait le plus souvent à l'exploitation commerciale du voyage. La plupart du temps, au moins jusqu'au début du XVI^e siècle, les propriétaires et investisseurs des plus gros navires étaient membres du patriciat et plus rarement du groupe citoyen. Les patrons (les capitaines des navires), en revanche, n'étaient presque jamais des patriciens, sauf dans de rares cas où ils semblaient alors appartenir à des maisons ou des rameaux appauvris, voire éventuellement être les fils illégitimes de patriciens²⁷². Mais le plus souvent, les patrons étaient recrutés parmi les *popolani* ou les étrangers, d'origine grecque, dalmate ou albanaise. Selon Ugo Tucci, il était très fréquent que le patron fasse partie de la copropriété, mais les documents à notre disposition pour les nef de gros tonnages n'ont pas permis de confirmer cette information²⁷³. En effet, les patrons étaient généralement issus de groupes socialement inférieurs, et semblaient plutôt être les salariés de la compagnie.

Les lacunes de la documentation, en particulier le trop rare usage du prénom du père, rendent toute conclusion générale difficile et incitent

²⁶⁹ BMC, *Mss Tron Donà, Prov. div.*, C 1176, C.III, lettre de Venise, 5 janvier 1526.

²⁷⁰ Il s'agit de camelot, c'est-à-dire d'étoffe à longs poils (U. Tucci, *Lettres...*, *op. cit.*, p. 359).

²⁷¹ BMC, *Mss Tron Donà, Prov. div.*, C 1176, C.III, lettre d'Alep, adressée à Vincenzo Priuli, 1526.

²⁷² Certains portent en effet des patronymes nobles, sans pour autant qu'il soit possible de les localiser sur les arbres généalogiques. Voir L. Menegon, «I figli naturali nell'ambito della famiglia patrizia veneziana in età moderna. Un primo approccio», *Terra d'Este, Rivista di Storia e Cultura*, a. VII, n° 13, janvier-juin 1997, p. 73-95.

²⁷³ U. Tucci, «Venetian...», art. cité, p. 282.

à la prudence. Toutefois, il est évident que durant le premier tiers du XVI^e siècle au moins, de nombreux patriciens étaient impliqués dans les deux secteurs, public et privé. S'il n'a pas été possible d'aboutir à des données statistiques le confirmant, l'impression d'ensemble est néanmoins d'une forte perméabilité entre les deux secteurs et présentons quelques exemples caractéristiques. Citons les cas des banquiers Giovanni Pisani d'Alvise, Matteo Bernardo de Francesco et Andrea da Molin de Marino. Le premier, par ailleurs investisseur très actif des galères, ramena en 1503 du sel sur ses nef²⁷⁴. Matteo Bernardo, lui aussi très influent dans le secteur public, possédait un *navilio*, attaqué par les fustes turques alors qu'il se rendait à Alexandrie²⁷⁵. L'année suivante, l'une des trois nouvelles grosses nef²⁷⁶ (800 *botti*) inaugurées à Venise appartenait à Andrea da Molin de Marino, l'un des principaux investisseurs des galères dans le premier tiers du XVI^e siècle²⁷⁶. Pietro Contarini de Giovanni, de son côté, fut patron de galère à plusieurs reprises, mais évoquait dans son testament de sa «*nave grossa*»²⁷⁷. En 1524, Giovanni Andrea Badoer de Girolamo, à plusieurs reprises patron et investisseur des galères, s'associa au tiers avec Giacomo Michiel de Girolamo et Federico Contarini d'Ambrogio pour le lancement d'une nef de plus de 900 *botti*²⁷⁸. En 1527, on retrouve plusieurs allusions à la nef de 1 000 *botti* que Giovanni Contarini de Marco Antonio, lui aussi très actif dans la navigation publique, envoyait en Barbarie²⁷⁹. La même année, il s'engageait également à transporter 8 000 setiers de blé²⁸⁰. Ces patriciens n'établissaient pas de partition nette entre la gestion de la navigation publique et celle de la navigation privée. Propriétaires de nef²⁸⁰, ils étaient également des acteurs connus et reconnus de la navigation publique.

À l'inverse, certains individus dont le nom apparaissait régulièrement dans le secteur de la navigation privée étaient absents de la navigation

²⁷⁴ J.-C. Hocquet, *Le sel...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 444.

²⁷⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 29, col. 282, octobre 1520.

²⁷⁶ Sanudo, *Diarii*, vol. 29, col. 607, 2 février 1521, la nef d'Andrea da Molin de Marino appartenait aux deux-tiers aux da Molin de San Zulian, l'autre tiers étant la propriété de Marco Dandolo de Giovanni. Cette année-là, d'autres nef²⁷⁶ ont été construites : celle du procureur Giorgio Corner associé à Tommaso Duodo (650 *botti*) et celle de Gasparo Malipiero.

²⁷⁷ ASV, *NT*, b. 1184, n° 453, Pietro Contarini de Giovanni, 7 février 1517.

²⁷⁸ Sanudo, *Diarii*, vol. 35, col. 354, janvier 1524.

²⁷⁹ ASV, *SM*, r. 21, fol. 44, 11 mai 1527 ; Sanudo, *Diarii*, vol. 45, col. 80, 11 mai 1527.

²⁸⁰ ASV, *CD*, *Parti comuni*, f. 6, n° 80, 1527.

publique. Francesco et Filippo Bernardo de Dandolo appartenaient au rameau dit *delle Navi*, en raison de la spécialisation de cette branche dans le métier d'armateur²⁸¹. Nous avons en effet retrouvé de nombreuses mentions de leurs nef, mais ils ne participaient pas à la gestion de la navigation publique. Quant à lui, Antonio Cocco de Francesco loua sa nef de 600 *botti* à la Seigneurie en 1499, avec 100 hommes à bord pour 450 ducats par mois²⁸². La *ca'* Cocco n'apparaissait jamais dans les sociétés de gestion des galères. Les Da Mosto, dont l'influence était importante dans le secteur de la navigation privée, étaient eux aussi presque totalement absents des sociétés de gestion des galères marchandes²⁸³. Enfin, c'était également le cas d'Antonio et Galeazzo Zancaruol, dont les deux nef de 200 *botti* furent retenues à la Cania en 1499: ils n'apparaissent jamais dans les sociétés de gestion²⁸⁴.

Quant aux patrons des navires, les commandants de l'embarcation, ils étaient très rarement issus du patriciat. Les rares qui en faisaient partie n'étaient pas des acteurs de la navigation publique. La seule exception était représentée par le cas de Fantino Memo d'Alvise, le patron de la nef d'Antonio Cocco, qui avait été patron d'une galère d'Alexandrie en 1502²⁸⁵. Les patrons des nef privées n'apparaissent pas non plus parmi les *nobili da poppa* des galères marchandes. Si, dans un cas comme dans l'autre, il s'agissait de patriciens issus de rameaux appauvris des *ca'* vénitiennes, ils n'étaient vraisemblablement pas issus des mêmes branches familiales.

De nombreux gestionnaires de la navigation publique participaient donc à la navigation privée. Les deux pratiques n'étaient pas antinomiques. Toutefois, elles impliquaient des conceptions différentes de

²⁸¹ G. Pillinini, «Bernardo Francesco...», art. cité.

²⁸² Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 637, 20 avril 1499; col. 674, 5 mai 1499; col. 1244, septembre 1499.

²⁸³ En effet, seuls Francesco da Mosto de Giacomo (garant d'une société *al trafego* en 1496) et Francesco da Mosto de Pietro (investit un carat dans une société *al trafego* en 1497) sont mentionnés dans le registre de l'Avogaria di Comun. En revanche, une nef de 600 *botti* appartenant à un da Mosto rejoignit la flotte armée en 1499 (Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 1225, col. 1248, septembre 1499; ASV, SM, r. 15, fol. 11, 7 mai 1500). On trouve une autre mention d'une nef de 450 *botti* appartenant à Alvise da Mosto (patron Mathio Vassallo), dans ASV, SSD, r. 40, fol. 155v, 26 mai 1513.

²⁸⁴ Sanudo, *Diarii*, vol. 2, col. 1249, septembre 1499.

²⁸⁵ Parmi eux, citons Girolamo Corner de Giorgio, Marco Dolfin, Paolo Foscari d'Urban, Stefano Lion, Marco Malipiero, Marino Malipiero, Alvise Marcello de Domenico, Sebastiano Marcello, Giovanni Morosini d'Antonio, Francesco Pasqualigo, Fantino Querini, Girolamo Sagredo, Zaccaria Semitecolo de Benedetto, Pietro Tagliapietra, Vincenzo Tiepolo.

l'activité marchande, et les patriciens n'envisageaient pas leurs fonctions dans ces deux secteurs de la même façon. Les gestionnaires des galères publiques acceptaient théoriquement de se plier aux consignes du Sénat, défendues par le capitaine. De solides infrastructures publiques – politiques, diplomatiques et économiques – leur permettaient de rentabiliser leurs investissements, mais les contraignaient également à se soumettre à des normes strictes. Dans la navigation privée, en revanche, les entrepreneurs jouissaient d'une plus grande marge de manœuvre. Cette distinction impliquait des positionnements «idéologiques» différents par rapport à la pratique de l'activité maritime, fondée sur le recours à des institutions collectives plus ou moins stables.

L'autre aspect majeur des transformations sociales liées à l'évolution des formes du commerce maritime concerne l'élargissement du groupe des acteurs de la navigation. Les patriciens avaient jusqu'alors bénéficié de privilèges dans la navigation publique et avaient ainsi pu écarter leurs concurrents d'un secteur qui leur était de fait réservé. Ils exprimaient ainsi, et en toute légitimité, une forme de domination sociale fondée sur une tradition qui faisait d'eux les principaux dépositaires de l'autorité, tant économique que politique. Les citoyens et *popolani* ne pouvaient devenir patrons de galères, et leur infériorité juridique trouvait un écho en matière économique. Les patriciens cumulaient donc le monopole de l'autorité publique et celle des activités économiques les plus rémunératrices. Certes, la navigation publique n'épuisait pas les ressources économiques. Mais en général, et sans doute jusqu'au début du XV^e siècle, seuls les patriciens disposaient des capitaux suffisants pour pouvoir investir massivement dans les secteurs industriel ou immobilier.

À partir du XV^e siècle et plus encore au siècle suivant, les citoyens vénitiens, en particulier les *cittadini originari*, virent leurs fonctions «politiques» se renforcer et leurs privilèges économiques se clarifier²⁸⁶. Plusieurs familles citoyennes initièrent une politique d'accumulation du capital qui leur permit de renforcer leur rôle économique. Elles accédèrent ainsi plus largement au secteur de la navigation privée. La domination et la suprématie théorique des patriciens se voyaient minimisées par la réalité des échelles de fortune. Par ailleurs, les riches *popolani*, de même que les étrangers, résidant à Venise ou pas, pouvaient également participer à la

²⁸⁶ J.S.Grubb, «Elite...», art. cité; A.Zannini, *Burocrazia...*, *op. cit.*; A. Bellavitis, «Per cittadini...», art. cité.

navigation privée sous certaines conditions. Au-delà de la propriété et de l'exploitation des nefes, de nombreuses pratiques permettaient ainsi la collaboration d'acteurs d'origines sociales et géographiques différentes²⁸⁷. En outre, si les nefes les plus grosses étaient possédées en majorité par des nobles, voire des citoyens, une multitude de navires de moyenne et petite portée était possédée par des non nobles²⁸⁸. Au XVI^e siècle, l'échange, sous toutes ses formes et à des échelles différentes, devenait une pratique diffuse et générale à tous les niveaux de la société²⁸⁹. Ainsi s'élargissait le groupe d'acteurs animant ces échanges.

C'est dans ce cadre essentiel qu'il faut replacer l'évolution de la navigation commerciale vénitienne. Le statut juridique des patriciens ne leur garantissait plus une position dominante et au contraire, dans la navigation privée, nobles et non nobles étaient dotés des mêmes compétences. Plusieurs indices révèlent alors la place plus importante prise par les citoyens dans la navigation commerciale et le commerce en général. Ugo Tucci a montré le rôle croissant des citoyens dans la gestion des nefes privées²⁹⁰. Les mentions de nefes dans les registres du Sénat, au moins jusqu'à 1570, révèlent en effet cette tendance générale : nombreux étaient les propriétaires ou investisseurs de la navigation privée qui appartenaient au groupe citoyen. De même, la galère des pèlerins, qui obéissait à un fonctionnement différent de celui des galères publiques, put être dirigée par des citoyens à partir de 1518²⁹¹. Après 1540, le commerce vénitien dans le Levant était organisé presque exclusivement par des agents non nobles, citoyens naturalisés pour la plupart²⁹². En 1558, et pour la première fois à notre connaissance, des sénateurs proposèrent – sans succès pourtant – l'élection à bord des galères marchandes de quatre nobles de bord et « *altri tanti cittadini originarii con titolo di gioveni da poppe* »²⁹³. Enfin, au début du siècle suivant, sur une centaine de gros navires vénitiens, la moitié appartenait

²⁸⁷ B. Arbel, *Trading...*, *op. cit.* ; F. De Vivo, *Information...*, *op. cit.*, p. 87–88, au sujet des étrangers sur la place de Rialto dans la seconde moitié du XVI^e siècle.

²⁸⁸ U. Tucci, « Venetian... », art. cité, p. 281–283.

²⁸⁹ J.-Y. Grenier, *L'économie...*, *op. cit.*, p. 417. Plus généralement, voir S. R. Epstein, *Freedom and Growth. The Rise of States and Markets in Europe, 1300–1750*, Londres, Routledge, LSE, 2000.

²⁹⁰ U. Tucci, « Venetian... », art. cité.

²⁹¹ J. Sottas, *Les messageries...*, *op. cit.*, p. 161.

²⁹² E. R. Dursteler, *Venetians...*, *op. cit.*, p. 130–131 ; U. Tucci, « La psicologia del mercante veneziano », *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, Il Mulino, 1981, p. 43–94 ; p. 48.

²⁹³ ASV, SM, r. 34, fol. 43–43v°, 13 mai 1558.

à des nobles, l'autre moitié à des non nobles²⁹⁴. Ainsi, au cours du XVI^e siècle, les privilèges économiques traditionnels des patriciens et plus largement leur domination sociale dans le champ économique se réduisirent grandement.

Leurs investissements dans la navigation privée ou leur recours aux nefes les confrontaient à des partenaires nouveaux, qui ne partageaient pas nécessairement les mêmes codes, ni les mêmes références. La plainte déposée devant la cour de Petizion par Matteo Bernardo de Francesco et Antonio Alberto de Giacomo en 1535 en est une illustration intéressante. Ils intentèrent un procès à Martin de Zuane et à Trifon Drago, respectivement patron et paronnier d'une nef louée par les deux patriciens. Ainsi, expliquèrent-ils :

Il est cruel et intolérable que la *mercantia*, qui présente tant de risques et de dangers, soit si mal traitée par les patrons et les autres personnes chargées des nefes, à tel point que le pauvre marchand qui croit récupérer son capital avec un certain gain retrouve ses marchandises dans un état déplorable²⁹⁵.

Leur plainte révélait leur désarroi de se trouver insérés dans de nouveaux rapports de force avec des non nobles influents. Le statut nobiliaire ne leur suffisait pas, dans le secteur de la navigation privée, à imposer leur autorité. La relative atténuation des hiérarchies sociales dans ce secteur économique plaçait les patriciens dans des rapports de domination redéfinis dont ils maîtrisaient mal les enjeux.

La plainte des deux patriciens faisait écho aux jugements nombreux qui étaient émis à l'époque contre les acteurs du commerce et leur nouvelle mentalité. La dénonciation du manque de «patriotisme» des Vénitiens outre-mer était déjà une figure rhétorique à la fin du XV^e siècle²⁹⁶. Le chroniqueur Girolamo Priuli, dans ses *Diarii* rédigés au début du siècle suivant, se lamentait lui aussi du déclin de la tradition maritime de la ville, comme le faisait son homologue Marino Sanudo. Rappelons également les critiques des sénateurs à l'encontre des marchands vénitiens en terre ottomane accusés de ne plus être dignes de la confiance qui leur avait été accordée, ce qui provoquait la «honte de notre nation et le danger manifeste de notre État»²⁹⁷. Domenico

²⁹⁴ E. R. Dursteler, *Venetians...*, *op. cit.*, p. 44.

²⁹⁵ ASV, GP, r. 238, fol. 112v^o, 16 mars 1535.

²⁹⁶ B. Arbel, «Venetian Trade...», art. cité.

²⁹⁷ ASV, SM, r. 23, fol. 175, 12 août 1536.

da Molin, le consul vénitien à Damas, de retour en 1548 s'en plaignit lui aussi et il suggéra :

Il serait bon d'éviter que quiconque ait liberté de devenir *fattore* à Tripoli. Cela cause de grands dommages à la *mercanzia*, beaucoup n'exprimant en effet aucune affection particulière pour celle-ci, voire même n'y prennent aucun soin sauf quand ils peuvent en retirer un intérêt particulier. Ils causent des soucis aux marchands sous diverses formes, ce qui est une source de problème pour l'intérêt général²⁹⁸.

Quelques années plus tard, Andrea Berengo, marchand vénitien d'origine non noble résidant en Syrie entre 1553 et 1556, utilisait presque les mêmes termes pour dire son agacement face à l'évolution de la *mercanzia*. Elle avait selon lui perdu ses qualités d'antan et chacun pensait désormais à ses intérêts propres plutôt qu'au bien commun. Les marchands n'étaient plus des hommes d'affaires dignes de ce nom²⁹⁹. Ils faisaient preuve de bien « peu d'amour pour cette pauvre *mercanzia* », et ils ne pensaient « qu'à leur bien propre et à ces maudites provisions, et non au bénéfice commun »³⁰⁰. C'était peut-être le fait de leur jeune âge, ajoutait-il, en affirmant son aspiration à voir Venise retrouver son honneur.

Ce type de discours relève d'une forme classique et ordinaire de nostalgie vis-à-vis d'un passé largement mythique mais toujours considéré comme meilleur. Sans accorder trop de crédit à ces déclarations, il convient de s'interroger sur la motivation d'un tel déploiement discursif. Au système exclusif de la navigation publique qui reposait sur la participation d'un groupe d'acteurs restreint, dotés de privilèges et garantissant le respect d'engagements publics, se substituait un secteur beaucoup moins contrôlé, permettant la participation d'acteurs nombreux et de statuts variés. La rupture était nette avec la tradition vénitienne.

L'historiographie considère en effet traditionnellement le milieu du XVI^e siècle comme le point de rupture à partir duquel les patriciens se détournèrent du commerce maritime, tout du moins si l'on considère leur implication « personnelle ». Ils diversifiaient en effet leurs activités et leurs investissements, le commerce perdant le rôle prépondérant qu'il

²⁹⁸ A. Fabris, « Due relazioni... », art. cité, p. 10.

²⁹⁹ U. Tucci, *Lettres...*, *op. cit.*, p. 4.

³⁰⁰ U. Tucci, *Lettres...*, *op. cit.*, lettre 7, p. 30 (8 octobre 1555, adressée à Anzolo Alemani à Venise) et lettre 95, p. 105-106 (17 novembre 1555, adressée à Girolamo Zane, à Venise).

assumait jusqu'alors. Les patriciens se retiraient à mesure du secteur de la construction navale³⁰¹. Ce progressif retrait de secteurs d'activité qui avaient jusqu'alors caractérisés leurs pratiques économiques était l'un des corollaires des transformations majeures des formes de la navigation commerciale. Les convois de galères publiques avaient aussi disparu parce que les patriciens se détournaient de la navigation commerciale sous ses formes traditionnelles. La navigation privée s'était renforcée au moment où les citoyens vénitiens voyaient leur activité et leurs prérogatives économiques s'accroître. Le commerce international ne relevait plus des monopoles de la noblesse³⁰².

Ce phénomène eut des conséquences majeures sur la documentation elle-même. L'abandon des privilèges économiques du patriciat d'une part, la multiplication des acteurs impliqués dans le commerce maritime de l'autre, modifièrent en profondeur la nature et le volume de la documentation produite. L'activité des galères marchandes était l'objet d'une surveillance constante de la part du Sénat et des autres institutions vénitiennes. De très nombreux actes écrits étaient produits puis conservés par la chancellerie. Ils représentent pour l'historien des fonds d'archives préservés sous forme de séries bien entretenues et facilement accessibles. En revanche, l'activité des navires privés n'était pas enregistrée avec le même soin par les institutions. Les acteurs eux-mêmes n'étaient pas toujours amenés à produire avec la même rigueur de nombreux documents. Les petits marchands, les étrangers ou les commis n'avaient pas la même propension à enregistrer systématiquement l'ensemble des opérations économiques. Enfin, on le sait, la documentation privée a en général été moins bien conservée, en particulier lorsqu'elle avait été le fait de non nobles.

Enfin, les formes de l'investissement patricien se transformaient elles aussi. La tendance était certes à un retrait progressif de l'activité commerciale, mais il ne faudrait pas exagérer le phénomène. C'étaient les modalités d'investissement et les pratiques qui évoluaient, à l'image de ce qui se passait dans le secteur de la navigation, où en passant d'une activité publique à une activité privée, les patriciens déléguaient à des associés ou subalternes la gestion des affaires. Au XVI^e siècle, les investissements patriciens se maintenaient sans doute, mais étaient réalisés par le biais d'intermédiaires, commis et *fattori* qui réalisaient

³⁰¹ B. Pullan, «The occupations...», art. cité, p. 386.

³⁰² Voir par exemple U. Tucci, «La psicologia...», art. cité, p. 91.

la majeure partie du travail. Les capitaux étaient investis sans que la gestion de l'activité ne soit personnellement contrôlée par les patriciens. De ce fait, là encore, si les noms des patriciens disparaissaient de la documentation, c'était aussi en raison des évolutions de leurs investissements : ils se contentaient de financer des activités et leur identité n'était plus nécessairement mentionnée.

Représentations et discours : la navigation commerciale au XVI^e siècle

Ces mutations économiques et sociales furent accompagnées, tout au long du siècle, d'un déploiement discursif de la part des gouvernants. La navigation publique demeura au cœur des préoccupations du Sénat au moins jusqu'aux années 1530. Le commerce maritime était d'abord et avant tout celui des galères publiques. Les discours favorables ou opposés à la navigation publique se succédaient ainsi de façon régulière. En 1514, les sénateurs déclarèrent :

Le fondement principal de notre cité et de notre État a toujours été le commerce de toute sorte, comme tout le monde le sait. Le commerce, depuis quelque temps, a commencé à dévier son cours loin de notre cité, et à se transférer en d'autres lieux étrangers, provoquant la ruine immense et manifeste de nos *dazi*, pesant sur les entrées comme sur les sorties³⁰³.

Quelques années plus tard au contraire, en 1521, il fut affirmé que «les galères du marché et beaucoup d'autres navires appartenant à nos citoyens et sujets naviguent de façon continue»³⁰⁴. Ces constats opposés, produits en fonction des aléas de l'activité, pouvaient néanmoins poursuivre des objectifs similaires : celui de défendre la navigation publique. Ainsi, en diffusant une vision catastrophiste des événements, les partisans du système justifiaient leurs propositions d'accroître les subventions et les aides aux galères marchandes. En insistant au contraire sur les performances de l'organisation, ils montraient l'intérêt pour la communauté de la soutenir.

Ceux des gouvernants qui étaient hostiles à la navigation publique dénonçaient au contraire les failles du système. Ils insistaient sur les incohérences de gestion des convois de galères pour montrer la nécessité de les abandonner. À plusieurs reprises, ces opposants dirent leur refus de voir les galères prendre la mer, au moment même où leurs bénéfices

³⁰³ ASV, SM, r. 18, fol. 30, 18 mai 1514.

³⁰⁴ ASV, SM, r. 19, fol. 156v^o, 18 janvier 1521.

diminuaient. En janvier 1501, Luca Tron d'Antonio voulut empêcher l'organisation d'un voyage *al trafego*, «*per non esser di niun fruto*»³⁰⁵. Dans son combat contre les *mude*, il était assisté d'autres patriciens, et en particulier de son cousin, Antonio Tron d'Eustachio, lui aussi déterminé à voir le système disparaître³⁰⁶. Leurs discours prenaient la forme de la dénonciation, souvent excessive, ce que déploraient les défenseurs du système. Ainsi, en 1517, Marino Sanudo plaida pour l'organisation des convois, reprochant aux «pères» du Collegio d'avoir exagéré les difficultés des convois des Flandres et de Beyrouth.

En 1519, le chroniqueur raconta une vive controverse qui eut lieu au Sénat, et qui révèle les enjeux et les modalités des discussions au sujet du commerce. Une proposition des *savi alla mercanzia*, Pietro Zen et Andrea Priuli, inaugura les discussions³⁰⁷. Les débats portaient sur l'importation de cendres à Venise, sur leur provenance et sur les taxes à leur faire payer. Tommaso Mocenigo de Leonardo les accusa de subordonner la défense de l'intérêt public au bénéfice particulier des marchands qui faisaient affaire avec la Syrie. Luca Tron d'Antonio prit alors la parole, accusant l'ensemble de ses collègues de faire des propositions dont le seul résultat serait d'empêcher les importations de cendres, puisqu'il s'agissait avant tout de les soumettre à des taxes élevées³⁰⁸. Le monde avait changé («*el mondo è mudado*») dit-il, et désormais la priorité était que les cendres parviennent à Venise, quelle que soit leur provenance. Il rappela les changements survenus, en particulier du fait de la concurrence portugaise. Ainsi, conclut-il, il fallait s'adapter aux temps et maintenir, avant toute chose, la navigation. Il proposa donc que les cendres, du Levant comme celles du Ponant, ne soient plus taxées, unique moyen de favoriser leur importation. Le lendemain, le débat reprit. Marino da Molin et Tommaso Mocenigo, *savi sopra la mercanzia*, proposèrent que les cendres puissent venir sur n'importe quel navire, décision qui fut acceptée et votée, sans pour autant que l'exemption de taxe ne soit retenue³⁰⁹.

Un tel débat révèle les enjeux idéologiques de la transformation du commerce. La montée en généralité du discours de Luca Tron – «le

³⁰⁵ Sanudo, *Diarii*, vol. 3, col. 1283, janvier 1501.

³⁰⁶ Voir par exemple Sanudo, *Diarii*, vol. 4, col. 738, 16 février 1503; vol. 22, col. 291, 14 juin 1516.

³⁰⁷ Sanudo, *Diarii*, vol. 27, col. 456-457, 8 juillet 1519.

³⁰⁸ À propos de Luca Tron, voir R. Finlay, *Politics...*, *op. cit.*, *passim*, et en particulier p. 231 et suiv.

³⁰⁹ Sanudo, *Diarii*, vol. 27, col. 460, 9 juillet 1519.

monde avait changé» – lui permettait d’enchâsser le problème du commerce des cendres dans le contexte économique plus général, donnant ainsi une valeur décisive à ses déclarations. L’espace était le premier enjeu de son discours. Selon lui, le commerce devait être reconsidéré à la lumière de la redéfinition récente des équilibres géopolitiques du bassin méditerranéen. Venise devait trouver sa place dans un contexte économique inédit, au sein d’une nouvelle hiérarchie entre Orient et Occident. La ville ayant perdu son hégémonie commerciale, les gouvernants ne devaient plus se soucier, toujours selon le sénateur, de savoir par quels moyens les marchandises arrivaient dans la lagune, mais plutôt s’assurer de l’approvisionnement de la cité, par des marchands vénitiens payant régulièrement les taxes. Luca Tron était l’un des principaux opposants à la navigation publique, comme le révèle les nombreux discours qu’il prononça à l’époque. Son intervention était une réponse aux innombrables préambules du Sénat qui ne cessaient d’affirmer, encore et toujours, l’importance du commerce et celle des galères marchandes.

La fonction performative de ces discours était évidente. Les mots avaient une valeur stabilisatrice fondamentale. Dans un contexte mouvementé, les gouvernants devaient montrer qu’ils maîtrisaient les événements. Il leur était difficile de résoudre rapidement des problèmes qui relevaient de réalités complexes impliquant de nombreux acteurs. Maîtriser le discours sur cette situation qu’ils ne dominaient plus leur en donnait pourtant l’illusion. Il essayaient, par des déclarations et des analyses apparemment clairvoyantes, d’affirmer leur emprise sur les événements.

À cette époque, les tensions étaient vives entre les partisans et les opposants à la navigation publique, et les acteurs renforçaient donc leurs discours par des registres de justifications multiples, parmi lesquels le recours aux anciens restait le plus efficace³¹⁰. La référence au passé permettait d’inscrire l’activité économique dans une continuité rassurante. Ainsi, les patrons de l’Arsenal devaient faire construire des galères neuves, certes parce que la Seigneurie en avait besoin, mais aussi parce qu’on sait «de quelle utilité a toujours été pour notre cité la fréquente navigation des galères du marché»³¹¹. Girolamo Priuli, à

³¹⁰ Voir par exemple, ASV, SM, r. 19, fol. 51v^o, 11 mai 1518. À ce sujet, cf. E. Crouzet-Pavan, *Sopra...*, *op. cit.*, p. 972.

³¹¹ ASV, SM, r. 20, fol. 58, 27 février 1523.

nouveau, faisait référence à ces «Pères vénitiens, qui avaient considération pour les galères du voyage»³¹². De la même façon, lorsqu'en juin 1517, Marino Sanudo prit la parole au Sénat, dans un long discours en faveur de la navigation publique, il légittima son propos en faisant d'abord référence à une loi de 1437, puis à une proposition qu'il avait lui-même faite en 1501³¹³. Il ancrà à nouveau son discours dans le passé, évoquant la guerre de Chioggia, et le doge Andrea Contarini (1368–1382), rappelant que ces moments tragiques n'avaient pas suffi à empêcher les Vénitiens de commercer. Il invoqua également sa propre expérience pour expliquer son désir d'intervenir dans les débats («et pour avoir été sept fois à l'office des *ordini*, j'ai décidé de parler à ce sujet»). Son discours se terminait par une longue justification, dont l'argument principal était précisément cette expérience qui lui avait toujours dicté de s'exprimer lorsqu'il le fallait et quand il entendait «*qualche opinione contraria al ben, utile et honor di questo Stado*».

Le recours au passé, à l'expérience et à la tradition permettait de minimiser des décisions défavorables au commerce et d'atténuer les craintes provoquées par l'abandon progressif de l'organisation séculaire des convois de galères marchandes. Après la guerre vénéto-turque de 1499–1503 et la ligue de Cambrai, on savait l'état déplorable dans lequel se trouvait l'organisation de la navigation publique. On affirma alors «combien il est à propos de redresser les voyages du Levant, et en particulier celui d'Alexandrie, parce que c'est celui qui permet le plus aux gentilshommes et citoyens de cette cité d'augmenter leur faculté», d'autant que «si rien n'est fait rapidement, il conviendra de l'abandonner, ce qui ne serait ni honorable ni utile à notre État»³¹⁴.

Les longs préambules affirmant l'attachement de la Seigneurie à la navigation publique et l'importance des galères du marché apparaissaient plutôt comme des déclarations de principe, héritées dans leur forme par les jeunes générations, que comme l'expression véritable d'une volonté commune. Dans les faits, la poursuite des convois de galères ne faisait plus l'unanimité. Toutefois, si les patriciens semblaient décidés à abandonner le monopole des galères, la majorité d'entre eux n'était pas encore disposée à produire un discours contraire à la tradition. En effet, les débats sur les convois de galères étaient longs, et de

³¹² Priuli, *Diarii*, vol. 2, p. 70, novembre 1500. Voir aussi *ibid.*, vol. 1, p. 256.

³¹³ Sanudo, *Diarii*, vol. 24, col. 327–328, juin 1517.

³¹⁴ ASV, SM, r. 19, fol. 43, 4 mars 1518.

nombreuses séances ainsi que de vives discussions étaient nécessaires avant que les sages et les sénateurs ne parviennent à un accord. Les convois de galères, comme l'Arsenal, étaient des systèmes publics dont le fonctionnement, le mode de gestion et l'activité ne satisfaisaient plus la plupart des patriciens. Beaucoup considéraient la politique de soutien et d'assistance menée par le gouvernement comme une preuve de sa propre inefficacité. Il était pourtant difficile de réformer des organisations séculaires qui avaient jusqu'alors fait leurs preuves.

Malgré le déclin de la navigation publique, les nefes privées permettaient le maintien de la tradition commerciale et devenait l'objet des discours à ce sujet. «Chacun sait combien il est important pour notre État, pour sa réputation comme pour le bénéfice de nos sujets et marchands, d'assurer la sécurité de la navigation de ces derniers, à laquelle nous devons veiller sans cesse davantage³¹⁵.» Les constats se faisaient parfois pessimistes. Les effets de la concurrence étrangère et le relatif déclin du port de Venise devenaient des *topoi* des discours politiques vénitiens. «La *mercantia* de notre cité est en mauvais état parce qu'elle a pris chemin d'autres lieux³¹⁶.» «Il est certain que les marchandises qui ont pris le chemin d'Ancône depuis de nombreuses années ont créé un grand dommage aux *dazi* de cette ville, principal fondement de notre État³¹⁷.»

Dès lors, à partir des années 1550, le nombre de *mude* organisées diminuant, l'occasion de déployer des discours laudatifs au sujet de la navigation publique se réduisit d'autant. Les figures de rhétorique évoluaient, les références au commerce devenant plus générales, et surtout les secteurs économiques célébrés se diversifiaient. La laine et le secteur drapier, nous l'avons vu, étaient vantés pour leurs bienfaits et bénéfices, la navigation privée également. Le milieu du XVI^e siècle marqua donc un seuil dans la rhétorique vénitienne. Les registres du Sénat comptaient de moins en moins de décrets concernant strictement la navigation commerciale. Si les sénateurs continuaient d'user des traditionnelles formules relatives à la réputation et à l'honneur de l'État vénitien, les enjeux plus strictement économiques se rapportaient désormais tout autant à l'industrie ou aux investissements en Terre ferme. Les discours sur la navigation commerciale relevaient dès lors

³¹⁵ ASV, SM, r. 22, fol. 57, 31 décembre 1530.

³¹⁶ ASV, SM, r. 26, fol. 44v^o, 2 juin 1541.

³¹⁷ ASV, SM, r. 27, fol. 50v^o, 14 juillet 1543.

davantage de préoccupations plus individuelles, celles des acteurs privés impliqués dans le secteur, que d'un souci public et général d'organiser le secteur.

La navigation commerciale vénitienne ne déclinait pas véritablement au XVI^e siècle, mais les structures de son organisation évoluaient profondément, l'abandon progressif de la navigation publique étant compensé par le maintien d'un secteur privé dynamique. Profitant de l'accroissement démographique et de l'essor industriel, le secteur privé renforçait même son activité. Il bénéficia de l'abandon du monopole des convois de galères marchandes, et les gestionnaires de nefes privées purent désormais transporter les épices et la soie. L'État chercha à soutenir leur activité tout au long du siècle, en élaborant une politique combinant soutien et surveillance, incitation et contrôle.

Par un progressif processus d'inversion, l'État qui avait jusqu'alors donné les galères en location aux entrepreneurs privés était désormais amené à recourir à leurs services par le biais des nefes privées. Son rôle changeait. Il se spécialisait dans des fonctions de surveillance et de contrôle, et ne jouait plus un rôle majeur dans l'organisation des activités. Il avait délaissé aux particuliers la gestion de la navigation commerciale pour se concentrer sur la flotte armée. Ce processus économique fut accompagné d'un renouvellement profond de la configuration sociale du commerce. Un groupe d'acteurs large, aux origines plus variées, transformait la nature de l'activité, ses modalités, ses moyens et ses objectifs. Les patriciens n'étaient plus en position dominante dans le secteur commercial, au moment même où leurs propres aspirations évoluaient au contact de traditions européennes différentes.

CONCLUSION

L'ÉTAT ET LES ACTEURS, LE PUBLIC ET LE PRIVÉ : LES ENJEUX SOCIAUX ET POLITIQUES D'UN PROCESSUS ÉCONOMIQUE

L'abandon de la navigation publique, qui avait symbolisé la puissance maritime et commerciale de Venise à la fin du Moyen Âge, marqua un seuil dans l'histoire économique vénitienne, l'arrêt d'un système spécifique, propre au dispositif commercial élaboré entre la fin du XIII^e siècle et la fin du XVI^e siècle. La navigation commerciale dans son ensemble s'était profondément transformée, le rôle des acteurs privés et la place de l'État évoluant progressivement. Le commerce vénitien demeurait performant, au moins jusqu'aux années 1570, malgré l'essor de grandes puissances commerciales en Europe et en Méditerranée qui réduisait proportionnellement la part de l'activité de la Sérénissime.

Le contexte politique avait contribué à affaiblir les structures commerciales publiques vénitiennes. Les guerres successives dans laquelle Venise fut impliquée, en Italie comme en mer Égée, avaient dominé les enjeux de politique intérieure et extérieure, et affecté les finances de l'État. Le réseau économique et diplomatique de la Sérénissime avait perdu de son efficacité. L'Adriatique, et plus largement le bassin méditerranéen, étaient désormais des espaces «à risque» pour la flotte vénitienne, menacée par la course et la piraterie. Enfin, l'Arsenal, l'infrastructure industrielle publique sans laquelle les convois de galères n'auraient pas vu le jour, connaissait également des difficultés majeures qui empêchaient le chantier de satisfaire simultanément les attentes des flottes commerciale et militaire.

Les transformations de la navigation commerciale furent indissociables des évolutions de la flotte armée. L'insécurité en Méditerranée rendait nécessaires la protection et l'escorte des convois de galères publiques. Les coûts de protection augmentaient et, si les galères mobilisaient des ressources financières sans cesse plus élevées, leur rentabilité n'augmentait pas pour autant. L'argument était utilisé par les détracteurs du système contre son maintien. En outre, comme la plupart des États européens de l'époque, Venise cherchait à établir les bases d'une armada spécialisée et professionnalisée. Le principe même

de la navigation publique perdait alors sa pertinence. La conjonction de fonctions militaires et commerciales était devenue caduque. La défense de la lagune, du golfe et de l'Adriatique nécessitait des moyens efficaces et sûrs. L'épisode désastreux de la bataille de Zonchio en 1499 avait révélé l'inadaptation des galères marchandes à la défense de l'État. Les patriciens ne parvenaient plus à concilier leurs fonctions commerciales et militaires. Par ailleurs, les progrès de l'artillerie, l'usage des canons et de la poudre, et l'embarquement d'équipages de soldats plus nombreux et mieux armés rendaient plus que jamais nécessaire l'emploi d'embarcations réservées à des fonctions militaires. La grande galère marchande, tantôt navire de commerce, tantôt navire de guerre, apparaissait comme obsolète dans le nouveau dispositif commercial et militaire vénitien.

L'émergence d'empires puissants et influents avaient plus largement redéfini les équilibres économiques européens et méditerranéens, tandis que de nombreux concurrents se déclaraient, menaçant la prédominance et l'hégémonie commerciales vénitiennes. La place de Venise avait changé dans cette nouvelle configuration internationale. Les galères publiques, dès lors, ne jouissaient plus des mêmes prérogatives dans les échanges entre l'Orient et l'Occident.

Face à ces difficultés croissantes, les acteurs de la navigation publique rejetèrent la plupart des missions publiques sur lesquelles reposait pourtant l'organisation étatique. Ils remirent en cause l'accord à la base de l'efficace collaboration entre l'État et le patriciat, et au-delà la convention qui liait marins, techniciens de bord, patrons, investisseurs, marchands, et gouvernants, qui disposaient ainsi d'un cadre commun leur permettant de conduire ensemble cette activité économique. Le caractère «public» des *mude* avait été altéré et remis en cause tout au long du XVI^e siècle. Or les gestionnaires ne respectant plus leurs engagements en la matière, le monopole du transport des épices et autres marchandises de prix leur avait été progressivement retiré. Celui-ci avait jusqu'alors représenté la contrepartie offerte aux patriciens qui acceptaient de collaborer avec l'État, dans certaines conditions : participation aux opérations militaires, gestion intègre des comptes, paiement régulier des salaires, taxes et impôts et accès garanti à tous les patriciens. En rejetant l'accord qui les liait à l'État, les entrepreneurs privés avaient réciproquement incité les gouvernants à refuser le maintien de leurs engagements. Les institutions publiques ne soutenaient plus une activité qui aurait dû reposer sur une convention qui avait elle-même disparu. Les gestionnaires de la navigation publique apparaissaient désormais

comme un groupe restreint d'acteurs économiques, des «particuliers» poursuivant leurs seuls intérêts et non plus le bien commun.

La navigation publique était devenue un système trop contraignant, pour l'État d'une part, parce que la surveillance était difficile à mettre en œuvre et extrêmement coûteuse; pour les gestionnaires privés d'autre part, qui considéraient le cahier des charges de l'*incanto* trop astreignant compte tenu des faibles avantages que les convois de galères présentaient désormais en comparaison de la navigation privée, vénitienne ou étrangère. La navigation publique était devenue, au cours du XVI^e siècle, un système rigide et insatisfaisant, qui ne correspondait plus ni à la situation économique et politique de l'époque, ni aux attentes des acteurs.

Le déclin et le progressif abandon du système avaient toutefois été compensés par le dynamisme de la navigation commerciale privée. La massification de la production industrielle de même que l'accroissement démographique avaient favorisé le commerce des matières premières et des biens de consommation transportés par les nefes privées. Celles-ci participaient en effet aux intenses mouvements d'importation et d'exportation suscités par l'essor industriel de Venise. La consommation se développait dans la lagune, favorisant ainsi la production et le commerce de biens de luxe comme de consommation courante.

Les échanges se multipliaient en Méditerranée, qu'ils soient le fait de marchands vénitiens ou étrangers. Les trafics se diversifiaient, le nombre et l'origine des acteurs impliqués également. Les progrès techniques rendaient les transports plus aisés et offraient la possibilité à des entrepreneurs plus nombreux de s'insérer dans le secteur, sans avoir besoin pour autant de se spécialiser dans l'activité marchande. Dans ce contexte, il devenait de plus en plus difficile, voire illusoire, pour le gouvernement vénitien de contrôler tous les échanges, afin en particulier de les soumettre aux octrois et taxes commerciales. Le transit obligatoire par Venise était un principe devenu caduc. Les monopoles vénitiens n'existaient plus. L'économie régulée du temps de la Commune ne pouvait perdurer dans un contexte d'intensification de la concurrence et d'ouverture de l'activité économique.

Les gouvernants adaptèrent la politique publique aux nouvelles exigences de la navigation privée. Ils menèrent une campagne d'incitation à la construction navale et favorisèrent, par de nombreux biais, l'activité commerciale du secteur. L'intervention de l'État était nécessaire pour réguler et réglementer une activité qui représentait désormais l'essentiel de la navigation commerciale vénitienne. Le renforcement

du rôle économique de la navigation privée incitait les gouvernants à parfaire l'appareil juridique et législatif permettant de la contrôler, mais aussi d'en favoriser le développement. De nouvelles règles furent imposées, dont certaines étaient directement inspirées des principes de la navigation publique. La recommandation plus systématique de naviguer en convois, la perception par l'État d'une partie des nolis, la surveillance accrue en matière de perception douanière étaient autant d'interventions publiques dans le secteur privé.

Du point de vue des acteurs, ce passage d'une organisation publique à un système privé fut sanctionné par la perte des monopoles patriciens en matière de commerce. En supprimant l'exclusivité des galères pour le transport des épices et autres marchandises de prix, les gouvernants ouvraient ce secteur à l'ensemble des acteurs privés impliqués dans la navigation commerciale. Ceux-ci constituaient un groupe plus large et moins cohérent que ne l'était le patriciat marchand au Moyen Âge. La mixité et la diversité des statuts rendaient le contrôle de l'État plus aléatoire et imposaient une politique plus pragmatique.

La convention à la base de la navigation publique s'était défaite tandis que celle fondant la navigation privée avait été redéfinie. Or, suivant notre postulat de départ, ces conventions spécifiques étaient liées à la nature même de l'État vénitien, tel qu'il avait été défini à l'époque médiévale. Encore à la fin du XV^e siècle, l'État *était* le patriciat. Il y avait une fusion et une confusion entre l'institution État et le groupe patriciat, assimilation certes plus discursive que pratique, mais qui fondait néanmoins le discours politique et la conscience que les patriciens avaient de leurs propres fonctions. Cette représentation permettait en effet à chaque membre du patriciat de se prétendre dépositaire de la défense du bien public et de l'intérêt de la communauté. Les patriciens partageaient des intérêts privés similaires, et les assimilaient, dans leur ensemble, au bien public. Dès lors, les sphères publique et privée ne constituaient pas deux espaces sociaux et politiques strictement distincts mais se définissaient plutôt en situation, au moment de l'action des patriciens, qui pouvaient alors choisir une forme d'action publique ou une forme d'action privée.

La navigation publique avait constitué une organisation économique parfaitement adaptée à ce cadre politique et idéologique. Le système reposait en effet sur la convergence du bien public et des intérêts privés, c'est-à-dire sur l'adéquation des intérêts de l'État et de ceux des gestionnaires du système. Son abandon au XVI^e siècle a donc incité à poser la question de l'évolution de la dialectique entre bien public

et intérêts privés, c'est-à-dire plus largement entre le «public» et le «privé», entre l'État et le patriciat.

En effet, les évolutions politiques et sociales majeures qui marquèrent le patriciat et le groupe citoyen au cours du XVI^e siècle bouleversèrent les schémas hérités de l'époque médiévale. Les divisions internes au patriciat ne cessèrent d'accentuer les distinctions entre les pauvres et les riches, les faibles et les puissants, les dominés et les dominants. Il n'y avait plus *un* patriciat à la fin du XVI^e siècle, mais des groupes d'intérêt divergents qui ne revendiquaient plus l'idéal d'égalité qui avait caractérisé la noblesse vénitienne jusqu'alors. Le renforcement des prérogatives économiques et l'élargissement des fonctions politiques des citoyens avaient accru la concurrence de cette «seconde élite» qui faisait désormais partie, même si selon des modalités spécifiques, du groupe dominant. L'État *n'était plus* le patriciat, non seulement parce que le patriciat n'était plus un groupe cohérent et solidaire, mais encore parce qu'il ne monopolisait plus le pouvoir, économique et politique. La navigation publique, qui supposait justement cette convergence d'intérêts, synonyme de préservation et de défense du bien public, ne pouvait perdurer. La navigation privée, en revanche, s'adaptait mieux à ce contexte politique et économique dans lequel l'État menait une politique de soutien à une activité économique qui restait néanmoins «extérieure» à l'exercice du pouvoir.

En définitive, l'assimilation entre le bien public et les intérêts particuliers des patriciens disparaissait à mesure que l'État se dissociait de l'élite qui le composait. Il devenait une institution autonome, non plus émanation du groupe nobiliaire, mais une réalité en soi, une entité affranchie des hommes qui le dirigeaient. La transformation de la relation dialectique entre public et privé était l'un des corollaires de cette «autonomisation» de l'État. En effet, à partir du moment où les contours du groupe dominant ne correspondaient plus à ceux de l'État, la confusion qui existait entre les deux sphères ne pouvait perdurer. La frontière entre le domaine public et le domaine privé se déplaçait et se renforçait. Elle prenait une consistance nouvelle, les deux domaines s'inscrivant davantage dans une réelle opposition.

La recomposition des structures sociales internes des groupes dirigeants ainsi que l'évolution des instances étatiques constituèrent donc les conditions nécessaires au passage d'une économie vénitienne fondée sur une confusion des fonctions des patriciens – fonctions politiques et économiques, fonctions publiques et privées – à une économie de type nouveau désormais principalement fondée sur la gestion privée des

activités, et dissociant les pratiques politiques des pratiques économiques. Cette transition avait eu comme corollaire majeur la disparition du monopole que les patriciens avaient réussi jusqu'à alors à imposer dans le domaine de la navigation commerciale. À Venise, les échanges se diversifiaient, n'impliquant plus en majorité les patriciens, mais un groupe large, des citoyens les plus fortunés aux petits artisans, qui participait au commerce selon des modalités variées. La navigation privée permettait ainsi à de nombreux Vénitiens – entendus au sens d'habitants de la ville – de participer aux échanges, investissant des sommes plus ou moins importantes, achetant et vendant des marchandises de plus ou moins grande valeur.

Au Moyen Âge, les patriciens vénitiens avaient cumulé le pouvoir politique et le pouvoir économique. Dépositaires de l'autorité publique, ils disposaient également de privilèges commerciaux étendus. Au XVI^e siècle, ils se retirèrent «personnellement» du commerce, en diversifiant leurs investissements et en se limitant à investir dans les structures commerciales par le biais d'intermédiaires. Ils exprimaient certes ainsi leur désir d'assimiler les caractéristiques traditionnelles des noblesses européennes, mais aussi leur souhait de se démarquer d'une activité qui devenait accessible au plus grand nombre.

Sans reprendre le modèle éculé de la transition du féodalisme au capitalisme, remarquons toutefois qu'au Moyen Âge, ce qui avait caractérisé les fonctions du patriciat vénitien, comme des groupes dominants en général, était la convergence entre l'autorité politique et le pouvoir économique, et la confusion entre pouvoir public et pouvoir privé. L'étude des transformations de la navigation commerciale au XVI^e siècle a éclairé le processus de dissociation entre pouvoir politique et pouvoir économique, et entre sphère publique et sphère privée. Le patriciat en tant que groupe cohérent ne disposait plus de l'ensemble de l'autorité publique, et avait perdu ses monopoles économiques. Ses intérêts privés n'incarnaient plus le bien public. Cette dissociation marquait une étape essentielle dans l'évolution économique et politique de la Sérénissime. L'abandon de la navigation publique en avait été le symptôme le plus évident.

ANNEXE

LES CONVOIS DE GALÈRES PUBLIQUES (1495–1569)

Le nom qui suit la destination est celui du capitaine du convoi.
Les noms qui suivent sont ceux des patrons.

La liste complète des sociétés de gestion, pour la période 1495–1529, est consultable sur : <http://framespa.univ-tlse2.fr> (cliquer sur «Annuaire», puis sur «Judde de Larivière»).

Voir également la liste des sociétaires (patrons, garants et investisseurs pour les années 1495–1529, et patrons pour les années 1530–1569) classée par ordre alphabétique, ainsi que la liste des capitaines.

1495 Alexandrie, Alvise Priuli de
Giovanni

Francesco Michiel d'Antonio
Francesco da Canal de Nicolò
Donato da Lezze de Priamo
Pietro Badoer de Marco

1495 Barbarie, Giacomo Cappello
de Michele

Gabriele Soranzo de Bertuccio
Filippo Trevisan d'Andrea

1495 Beyrouth, Marco Orio de
Pietro

Marino Sagredo de Girardo
Marco Caotorta de Vito
Nicolò Lion d'Andrea

1495 *Trafego*, Alvise Marcello de
Troilo

Sebastiano Soranzo de Francesco
Fantino Michiel de Girolamo
Priamo Contarini de Giovanni

1496 Alexandrie, Giacomo Badoer
de Stefano

Alvise Cappello de Carlo
Troiano Bollani de Girolamo
Francesco Michiel d'Antonio
Andrea Corner de Giovanni de
Marco

1496 Barbarie, Bernardo Cigogna
de Marco

Giovanni Baffo de Girolamo
Antonio Contarini de Carlo
Bertuccio Loredan de Leonardo

1496 Beyrouth, Andrea Basadonna
de Filippo

Benedetto Baffo de Lorenzo
Zilio Malipiero d'Antonio
Giusto Guoro de Pandolfo
Alvise Zorzi de Benedetto

1496 *Trafego*, Sebastiano Contarini
d'Alvise

Tommaso Marino de Filippo
Giacomo Marcello de Giovanni
Paolo Calbo de Marino

Les convois de galères publiques

1497 Alexandrie, Filippo

Tagliapietra d'Alvise

Sebastiano Contarini de
Giulio

Antonio Contarini

Giovanni Francesco Marcello
d'Antonio

Giovanni Morosini d'Orsato

1497 Barbarie, Marco Antonio

Contarini d'Alvise

Filippo Trevisan d'Andrea

Gabriele Soranzo de Bertuccio
Leonardo Zane d'Andrea

1497 Beyrouth, Francesco Valier de
Girolamo

Benedetto Baffo de Lorenzo

Paolo Calbo de Marino

Alvise Morosini de Giusto

Zilio Malipiero d'Antonio

1497 *Trafego*, Pietro Balbi de
Benedetto

Pietro Marcello de Giovanni

Giovanni Moro d'Antonio

Giusto Guoro de Pandolfo

1498 Alexandrie, Pietro Lando de
Giovanni

Lorenzo Pasqualigo de Filippo

Troilo Contarini de Giovanni

Orsato Giustinian de Marino

Leonardo Priuli d'Agostino

1498 Angleterre, Giacomo Cappello
de Michele

Pietro Bragadin de Girolamo

Domenico Cappello de Carlo

Angelo Valier d'Antonio

1498 Barbarie, Andrea Basadonna
de Filippo

Giacomo Moro d'Antonio

Domenico Cappello de Carlo

Alvise Foscari de Francesco

1498 Beyrouth, Gabriele Barbarigo
d'Antonio

Nicolò Marino de Pietro

Bertuccio Loredan de Leonardo

Giovanni Baffo de Girolamo

Vittore Barbaro de Giacomo

1498 *Trafego*, Pietro Sagredo d'Alvise

Francesco Michiel d'Antonio

Antonio Marino de Michele

Alvise Marcello de Giacomo

Filippo Morosini d'Andrea

1499 Alexandrie, Alvise Zorzi de
Francesco

Troiano Bollani de Girolamo

Marco Querini de Giacomo

Priamo Contarini de Giovanni

Silvestro da Lezze de Giacomo

1499 Beyrouth, Pietro Barbo de
Nicolò

Leo da Molin de Nicolò

Giacomo Corner de Donato

Francesco Michiel d'Antonio

Giovanni Morosini d'Orsato

1499 Flandres, Marco Orio de
Pietro

Alvise Pasqualigo de Filippo

Fantino Querini d'Angelo

Lorenzo Pasqualigo de Filippo

1499 *Trafego*, Antonio Diedo de
Marco

Leonardo Priuli d'Agostino

Alvise Marcello de Giacomo

Andrea Marcello de Giacomo

1500 Alexandrie, Alvise Zorzi de
Francesco

Santo Venier de Giovanni

Francesco Memo de Giorgio

Giovanni Domenico Contarini de

Giulio

Antonio Arimondo de Nicolò

1500 Beyrouth, Marino da Molin de Giacomo

Bartolomeo Contarini de Giovanni
Giacomo Marcello de Giovanni
Nadal Contarini de Lorenzo de Giorgio
Francesco Zane de Bernardo

1500 *Trafego*, Antonio Diedo de Marco

Bertuccio Civran de Pietro
Andrea Marcello de Giacomo
Silvestro Tron de Matteo

1501 Alexandrie, Marco Venier d'Antonio

Francesco Morosini de Nicolò
Sebastiano Contarini de Giulio
Giusto Guoro de Pandolfo
Giacomo Corner de Donato

1501 Barbarie, Angelo Malipiero
L'identité des patrons n'est pas connue

1501 Beyrouth, Pietro Basadonna de Nicolò

Francesco Gradenigo de Bartolomeo
Giovanni Baffo de Girolamo
Fantino Querini d'Angelo
Vittore Garzoni de Marino

1501 Flandres, Alvise Priuli de Giovanni

Vittore Cappello de Leonardo
Giovanni Lion de Pietro
Andrea Marcello de Giacomo

1502 Alexandrie, Sebastiano Moro de Damiano

Giovanni Arimondo de Giorgio
Benedetto Baffo de Lorenzo
Giovanni Baffo de Girolamo
Lauro Foscari de Francesco
Fantino Memo d'Alvise

1502 Barbarie, Marino Barbo de Nicolò

Bartolomeo Contarini de Giovanni
Agostino da Mula de Paolo

1502 Beyrouth, Paolo Vallaresso de Gabriele

Andrea Giustinian d'Onfrè
Lorenzo Loredan de Fantino
Pietro Contarini de Giovanni

1503 Alexandrie, Pancrazio Giustinian d'Onfrè

Benedetto Erizzo de Francesco
Alvise Loredan de Matteo
Daniele Contarini d'Alvise

1503 Angleterre, Girolamo Pesaro de Benedetto

Filippo Morosini d'Andrea
Giacomo Michiel de Girolamo
Girolamo Cappello de Nicolò

1503 Barbarie, Andrea Mocenigo de Lorenzo

Giusto Guoro de Pandolfo
Vittore Garzoni de Marino

1503 Beyrouth, Pietro Nadal de Giovanni

Sebastiano Contarini de Giulio
Almoro Pisani de Girolamo

1504 Alexandrie, Paolo Calbo de Marino

Pietro Pisani de Girolamo
Federico Contarini d'Ambrogio
Alvise Trevisan de Nicolò

1504 Barbarie, Pietro Bragadin

Giovanni Garzoni de Marino
Bartolomeo Contarini de Marco

- 1504 Beyrouth, Antonio Morosini de Francesco
Nadal Contarini de Lorenzo
Luca Loredan de Francesco
- 1504 Flandres, Vincenzo Cappello de Nicolò remplacé par Marco Antonio Contarini d'Alvise
Girolamo Lion de Pietro
Antonio Lion de Pietro
Francesco Contarini d'Alvise
- 1505 Barbarie, Domenico Cappello de Carlo
Giovanni Bembo de
Domenico
Sebastiano Dolfìn de Daniele
- 1505 Flandres, Vincenzo Cappello
Giacomo Michiel de Girolamo
Vittore Cappello de Leonardo
Pietro da Molin de Giacomo
- 1505 *Trafèg*, Francesco da Mosto de Pietro
Giulio Lombardo de Leonardo
Giovanni Contarini de Marco Antonio
- 1506 Aigues-Mortes, Zaccaria Loredan de Luca
Giusto Guoro de Pandolfo
Giovanni Alvise Navaier de Francesco
- 1506 Barbarie, Agostino da Mula de Paolo
Giovanni Garzoni de Marino
Vittore Garzoni de Marino
Pietro Michiel de Paolo
- 1506 Beyrouth, Alvise Dolfìn de Delfino
Pietro Polani de Giacomo
Antonio Marcello d'Andrea
Pietro Valier d'Antonio
- 1506 Flandres, Pietro Bragadin de Girolamo
Giovanni Paruta d'Alvise de Marco
Giacomo Michiel de Girolamo
Nadal Contarini de Lorenzo
- 1507 Alexandrie, Andrea Bondumier de Zano
Antonio Marcello d'Andrea
Giovanni Garzoni de Marino
Giusto Guoro de Pandolfo
- 1507 Barbarie, Alvise Pizzamano de Francesco
Giovanni Contarini de Marco Antonio
Giovanni Battista Falier de Tommaso
- 1507 Beyrouth, Marco Loredan d'Antonio
Pietro Polani de Giacomo
Andrea Boldù d'Antonio
Daniele Contarini d'Alvise
- 1507 *Trafèg*, Francesco Arimondo
Luca Loredan de Francesco
Almoro Gritti d'Omobono
- 1508 Barbarie, Bartolomeo da Mosto
Luca Pisani de Nicolò
Vittore Garzoni de Marino
Giovanni Contarini de Marco Antonio
- 1508 Beyrouth, Giacomo Marcello de Giovanni
Benedetto Baffo de Lorenzo
Giovanni Nadal de Bernardo
Pietro Polani de Giacomo
- 1508 Flandres, Agostino da Mula de Paolo
Andrea Boldù d'Antonio
Alvise Marcello de Giacomo de Pietro
Girolamo Lion de Pietro

1509 Alexandrie, Lorenzo Loredan
de Pietro

Matteo Bernardo de Francesco
Girolamo Falier de Tommaso
Giovanni Battista Bembo de
Francesco

1509 Beyrouth, Giovanni Moro
Pietro Antonio Morosini de
Giusto

Pietro Polani de Giacomo
Battista Boldù d'Antonio

1510 Alexandrie, Pietro Michiel de
Paolo

Benedetto Baffo de Lorenzo
Giovanni Andrea Badoer de
Girolamo
Francesco Michiel d'Antonio

1510 Beyrouth, Andrea Contarini
de Pandolfo

Nicolò Dolfin de Barnabonis
Giovanni Contarini d'Alvise

1512 Alexandrie, Andrea Priuli
d'Alvise

Leonardo Gradenigo de
Bartolomeo
Francesco Bragadin de Vittore
Giovanni Andrea Badoer de
Girolamo

1512 Beyrouth, Girolamo Cappello
Orsato Priuli de Marino
Vittore Diedo de Baldassarre

1513 Beyrouth, Marco Antonio
Canal de Francesco

Pietro Antonio Morosini de
Giusto
Nicolò Bragadin d'Andrea

1514 Beyrouth, Girolamo Zorzi
d'Andrea

Benedetto Bernardo de Francesco
Giovanni Contarini de Marco
Antonio

1515 Alexandrie, Girolamo da
Canal de Benedetto

Vincenzo Magno de Pietro
Giovanni Antonio Contarini
d'Alvise

1515 Beyrouth, Andrea Marcello de
Giacomo

Marco Loredan de Pietro de
Marco
Angelo Giustinian d'Alvise de
Marino

1516 Beyrouth, Vincenzo Priuli de
Lorenzo

Francesco Contarini de
Federico
Francesco Morosini d'Antonio

1517 Barbarie, Pietro Michiel
Giusto Guoro de Pandolfo
Angelo Giustinian d'Alvise

1517 Beyrouth, Tommaso Moro
d'Alvise

Alessandro Contarini de
Imperiale
Giovanni Andrea Badoer de
Girolamo

1517 Flandres, Andrea Priuli
d'Alvise

Battista Boldù d'Antonio
Vincenzo Zantani de
Giovanni
Francesco Contarini de
Federico

1518 Alexandrie, Marco Gradenigo
de Giusto

Giovanni Contarini de Marco
Antonio
Vittore Garzoni de Marino

1519 Alexandrie, Giovanni
Francesco Badoer de Giacomo
Pietro Polani de Giacomo
Francesco Zen d'Alvise

- | | |
|--|---|
| 1519 Barbarie, Francesco Contarini d'Alvise
Francesco Giustinian d'Alvise
Pietro Donato de Bartolomeo | 1521 Flandres, Vincenzo Priuli de Lorenzo
Sebastiano Falier de Tommaso
Tommaso Premarin de Nicolò
Pietro Donato d'Alvise |
| 1519 Beyrouth, Giacomo Marcello de Giovanni
Marco Antonio Badoer de
Girolamo
Michele Contarini de Girolamo | 1522 Alexandrie, Giovanni Moro de Leonardo
Girolamo Zane de Bernardo
Vittore Garzoni de Marino |
| 1519 Flandres, Giovanni Moro d'Antonio
Luca Gritti de Francesco
Bertuccio Contarini d'Andrea
Angelo Giustinian d'Alvise | 1522 Beyrouth, Michele Barbarigo d'Andrea
Marco Balbi d'Alvise
Marco Antonio Zen d'Alvise |
| 1520 Alexandrie, Francesco Pasqualigo de Vittore
Vittore Garzoni de Marino
Giovanni Alvise Badoer de
Giacomo | 1523 Alexandrie, Santo Contarini de Stefano
Eustachio Balbi de Zaccaria
Antonio Contarini de Federico |
| 1520 Barbarie, Alessandro Pesaro de Nicolò
Agostino Contarini de Marco
Antonio
Carlo Zen de Bacalario
Pietro Contarini de Giovanni
Saba | 1523 Beyrouth, Filippo Basadonna d'Alvise
Giovanni Nadal de Bernardo
Antonio Badoer de Giacomo |
| 1520 Beyrouth, Antonio Marcello d'Andrea
Pietro Contarini de Giovanni
Saba
Giovanni Nadal de Bernardo | 1524 Alexandrie, Vincenzo Zantani
Eustachio Balbi de Zaccaria
Girolamo Gradenigo de Federico |
| 1521 Alexandrie, Giovanni Antonio Tagliapietra de Bernardino
Bertuccio Contarini d'Andrea
Vittore Garzoni de Marino | 1524 Barbarie, Alessandro Contarini de Pandolfo de Santa Sofia
Giovanni Antonio Contarini d'Alvise
Marco Antonio Dolfin de Pietro de Fantino
Melchiorre Contarini de
Francesco Alvise |
| 1521 Beyrouth, Andrea da Molin de Marino
Francesco Zen d'Alvise
Angelo Michiel de Girolamo | 1524 Beyrouth, Nicolò Trevisan
Lorenzo Mocenigo de Girolamo
Giovanni Nadal de Bernardo |
| | 1525 Alexandrie, Filippo Grimani d'Alvise
Giorgio Donato de Marco Antonio
Antonio Contarini de Federico |

- | | |
|---|--|
| 1525 Beyrouth, Francesco
Bragadin
Lorenzo Mocenigo de Girolamo
Francesco Mocenigo de Girolamo | 1530 Alexandrie, Giovanni Alvise
Bembo de Girolamo
Giacomo Marcello de Pietro
Francesco Zen de Vincenzo |
| 1526 Alexandrie, Bertuccio
Contarini d'Andrea
Giovanni Alvise Badoer de
Giacomo
Filippo Erizzo de Francesco
Nicolò Balbi de Zaccaria | 1530 Beyrouth, Pietro da Canal de
Bernardino
Pietro Contarini de Giovanni
Sabba
Girolamo Gradenigo de Federico |
| 1526 Beyrouth, Alessandro
Contarini d'Imperiale
Giacomo Marcello de Pietro de
Giacomo
Angelo Michiel de Girolamo | 1531 Alexandrie
Alvise Balbi de Bernardo
Stefano Malipiero d'Alvise |
| 1527 Beyrouth, Nicolò Donato
d'Andrea
Pietro Zen de Vincenzo
Giacomo Marcello de Pietro | 1531 Beyrouth, Lorenzo da Mula
d'Agostino
Donato Corner d'Alvise
Pietro Pisani de Vittore |
| 1528 Beyrouth, Vincenzo Salamon
de Vido
Antonio Contarini de Federico
Domenico Morosini de Giacomo | 1532 Beyrouth
Giovanni Battista Duodo de
Pietro
Marco Antonio Priuli d'Andrea |
| 1529 Alexandrie, Francesco
Dandolo de Giovanni
Girolamo Soranzo d'Alvise
Stefano Malipiero d'Alvise de
Stefano
Nicolò Balbi de Zaccaria | 1533 Alexandrie, Daniele Bragadin
Girolamo Badoer de Giovanni
Giovanni Alvise Michiel de
Francesco |
| 1529 Angleterre, Filippo Basadonna
d'Alvise
Giovanni Battista Grimani de
Domenico
Giovanni Alvise Badoer de
Giacomo
Alvise Trevisan de Domenico | 1533 Angleterre, Girolamo
Contarini
Angelo Alberto de Giacomo
Lorenzo Donato d'Andrea
Giacomo Marcello de Pietro |
| 1529 Angleterre, Filippo Basadonna
d'Alvise
Giovanni Battista Grimani de
Domenico
Giovanni Alvise Badoer de
Giacomo
Alvise Trevisan de Domenico | 1533 Barbarie
Imperiale Contarini de Ricardo
Girolamo Gradenigo de
Federico
Vincenzo Zen de Tommaso |
| 1529 Beyrouth, Vincenzo Salamon
de Vido
Francesco Zen de Vincenzo
Filippo Alberto de Giacomo | 1533 Beyrouth, Giovanni
Giustinian
Donato Corner
Fantino Pisani de Vittore
Marco Antonio Priuli d'Andrea |

- | | |
|---|---|
| 1534 Beyrouth
Stefano Malipiero d'Alvise
Marco Morosini de Vittore
Giovanni Priuli d'Andrea | 1546 Beyrouth, Filippo Bragadin
Giovanni Minio de Lorenzo
Giovanni Battista Querini de Pietro |
| 1535 Alexandrie
Donato Corner de Donato
Giovanni Malipiero d'Alvise | 1547 Beyrouth, Antonio Badoer
Girolamo Malipiero de
Sebastiano
Antonio Michiel de Francesco |
| 1535 Beyrouth
Leonardo Arimondo d'Alvise
Girolamo Badoer de Giovanni
Giacomo Balbi de Nicolò | 1548 Beyrouth, Giacomo Priuli
Carlo Bon de Francesco
Giovanni Minio de Lorenzo |
| 1536 Alexandrie
Andrea Badoer de Giovanni
Marco Morosini de Vittore | 1549 Alexandrie, Alessandro Bon
d'Alvise
Nicolò Querini d'Antonio
Tommaso Zen de Vincenzo |
| 1536 Beyrouth, Maffeo Girardo de
Giovanni
Marco Longo d'Alvise
Marco Antonio Priuli d'Andrea | 1549 Beyrouth, Marco Querini
Giorgio Emo de Girolamo
Vincenzo Emo d'Agostino |
| 1542 Beyrouth
Zaccaria Morosini
Giacomo Celsi de Girolamo
Pietro Grioni d'Andrea | 1550 Alexandrie
Giacomo Minio de Lorenzo
Domenico Tron de Daniele |
| 1543 Beyrouth
Nicolò Mocenigo de Girolamo
Lorenzo Tiepolo de Nicolò | 1550 Beyrouth, Nicolò Dandolo
Costantino Emo d'Agostino
Giorgio Emo de Girolamo
Battista Foscarini de Marco
Antonio |
| 1544 Beyrouth, Lorenzo Pisani
Pietro Bembo de Giovanni
Battista
Roberto Zorzi de Giovanni
Maria | 1551 Beyrouth, Pietro Contarini
Gabriel Emo d'Agostino
Francesco Marcello d'Andrea
Andrea Pasqualigo de Francesco |
| 1545 Alexandrie, Pandolfo Guoro
Battista Foscarini d'Antonio
Giovanni Minio de Lorenzo | 1554 Alexandrie, Antonio Bragadin
Costantino Emo d'Agostino
Pietro Sagredo d'Alvise |
| 1545 Beyrouth, Francesco Duodo
Giacomo Celsi de Girolamo
Antonio Michiel de Francesco | 1554 Beyrouth
Pietro Foscarini de Michele
Girolamo Morosini de Marco
Antonio
Zaccaria Valier de Benedetto |

1556 Alexandrie, Benedetto
Soranzo
Giovanni Andrea Badoer de
Giacomo
Benedetto Erizzo de Giovanni

1556 Beyrouth, Marco Dolfín
d'Andrea
Giacomo Mocenigo de Lorenzo
Domenico Pizzamano de
Marco

1557 Alexandrie, Marco Michiel
Marco Donato de Pietro
Domenico Pizzamano de
Marco

1557 Beyrouth, Fabio da Canal
Antonio Donato de Giulio
Giacomo Mocenigo de
Lorenzo

1559 Beyrouth, Tommaso
Michiel
Antonio Donato de Giulio
Antonio Donato de Giulio

1563 Alexandrie, Nicolò Suriano
Nicolò Dolfín de Giacomo
Antonio Donato de Giulio
Nicolò Querini d'Antonio

1563 Beyrouth, Ambrogio
Bragadin
Giacomo Mocenigo de Lorenzo
Giacomo Mocenigo de Lorenzo

1564 Alexandrie, Benetto
Semitecolo de Nicolò
Francesco Michiel d'Angelo
Antonio Minio de Lorenzo
Bernardo Zorzi de Marco
Antonio

1564 Beyrouth, Santo Tron
Alvise Pisani de Francesco
Domenico Pizzamano de
Marco

1569 Beyrouth
Marco Antonio Contarini de
Domenico
Giacomo Mocenigo de Lorenzo

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Sources inédites

Archivio di Stato di Venezia (ASV)

– Collegio

Notatorio, r. 14 à 26 (1498–1550).

Lettere, f. 1.

Relazioni, b. 61, 62.

Secreta, *Commissioni*, r. 3.

– Consiglio di dieci

Parti comuni f. 2 à 11 (1525–1530).

Parti miste f. 40, 50 (1516, 1522).

Capi Consiglio di Dieci, *Notatorio*, r. 2, 7, 8.

– Maggior Consiglio

Deliberazioni, *Stella*, r. 24 (1480–1502).

Deliberazioni, *Deda*, r. 25 (1503–1521).

Deliberazioni, *Diana*, r. 26 (1522–1536).

Deliberazioni, *Novus*, r. 27 (1537–1551).

– Quarantia criminale

22, *Libro Serenissima Signoria come Presidente della Quarantia Criminale* (1504–1529).

406, *Processi di defraudo di cariche* (1506–1617).

– Senato

Mar, *Incanti di galere*, r. 2 (1495–1569).

Mar, r. 12 à 41 (1484–1573).

Terra, r. 12 à 28 (1497–1534).

Secreta, *Deliberazioni*, r. 40, 41 (1504–1509).

Dispacci antichi di rettori ed altre cariche, b. 2.

– Avogaria di Comun

Nascite. *Libro d'Oro* (fichier).

Matrimoni con notizie dei figli (fichier).

r. 86 ter, 1 et 2, *Matrimoni patrizi per nome di donna*.

r. 106, *Matrimoni di nobili veneti* (1400–1560).

r. 107, *Cronaca matrimoni* (1400–1608).

r. 108, *Nozze, denuncie e parti prese in materia di matrimoni* (1478–1663).

r. 179, *Prove di età per patroni di galere ed altre cariche* (1495–1529).

Voir l'édition du registre pour la période 1495–1529 sur:
<http://framespa.univ-tlse2.fr> (cliquer sur «Annuaire», puis sur «Jude de Larivière»).

r. 2051, *Notatorio* (1501–1503).

r. 3659 à 3662, *Raspe* (1500–1515).

Miscellanea civile e penale

- C 54.3 *Garzoni beni* (1449–1521).
 C 110.23 *Guoro Giusto, registro contabile* (1496).
 Michiel Francesco, registro contabile (1499).
 Morosini Giovanni, registro contabile (1499).
 C 129.30 *Garzoni. Beni.*
 C 200.13 *Contarini Sebastiano, crediti per galere.*
 Galere di Barbaria. Crediti di Girolamo Garzoni e Sebastiano Contarini (1506).
 Garzoni Girolamo, crediti per galere di Barbaria (1506).
 C 206.1 *Galere di Barbaria. Conti di spese* (1500).
 C 206.2 *Garzoni Francesco. Contabilità particolare* (1519).
 C 293.13 *Cappello Pancrazio e Lorenzo. Divisioni coi fratelli Antonio, Silvano et Vittore*
 (1504).
 C 388.12 *Garzoni famiglia. Atti diversi* (1496–1524).
 C 399.2 *Naufragio nave Andrea Lovisini.*
 P 399.13 *Garzoni Francesco. Furto* (1516).
 P 454.18 *Bernardo Maffeo. Contrabbando spezieri* (1525).

– *Cinque savi alla mercanzia*

Nuova serie, b. 77.

Prima serie, b. 135.

– *Consoli dei mercanti*b. 59, *Scritture di mercanzie venete, sec. XV–XVI.*b. 128, *Processi, 1523–1724.*– *Dieci savi alle decime in Rialto*b. 14 à 84, *Condizioni di Decima della città. Estimo, 1514.*b. 92 à 104, *Condizioni di Decima della città, 1537.*r. 418, *Registro delle condizioni di nobili e cittadini veneti per beni in Padova e territorio, 1518–1523.*r. 1231, 1232 *Libro delle traslazioni ovvero «Contente» (decima). Estimo, 1514.*– *Giudici di petizion**Sentenze a giustizia, r. 198 à 240 (1496–1538).*– *Procuratori di San Marco**De Citra, b. 84, Commissaria de Michele Venier de Marino.*b. 99, *Commissaria de Marco Pisani de Francesco de Santa Maria Formosa.**Misti, b. 6a, Documents d'Angelo Malipiero de Tommaso de Santa Maria Zobenigo.*b. 92, *Documents d'Andrea Giustinian.*b. 104, *Documents de Girolamo Contarini de Bertuccio.*b. 161, *Documents de Tommaso et Angelo Malipiero.**De Ultra, b. 19, Documents de Giovanni Francesco Badoer de Giacomo.*b. 100, *Commissaria de Francesco Contarini d'Alvise.*– *Provveditori alle biave*b. 3, *Capitolare V (1507, 1523–1549). Precedono rubrica e serie dei prov. (1522–1549).*– *Provveditori di Comun*r. 1, *Capitolare detto Maggior (1272–1600).*b. 9, *Atti (1518–1526; 1521–1522; 1531–1534).*b. 38, *Atti e lettere (1520–1527).*b. 54, *Lanifizio, terminazioni ed atti relativi all'arte dei laneri (1448–1740).*

— *Provveditori sopra camere*

- | | |
|---------|---|
| A-I, 12 | <i>Sommario del Catastico dei feudi e livelli di Rovigo</i> (1522). |
| A-II, 5 | <i>Catastico della Camera Fiscale di Rovigo (livelli e feudi)</i> (1522). |
| B-I, 1 | <i>Istrumenti</i> (1514–1518). |
| B-II, 3 | <i>Sentenze</i> (1513–1523). |

— *Segretario alle voci*

- Serie mista,*
- r. 6, *Uffici e Reggimenti* (1465–1502).
 - r. 7, *Uffici* (1492–1534).
 - r. 8, *Reggimenti* (1492–1523).
 - r. 9, *Consigli* (1492–1521).

— *Notai, testamenti*

- | | |
|--------------|--|
| b. 43 | Avidio Branco |
| b. 50–52 | Girolamo de Bossis |
| b. 201–202 | Giacomo Chiodo de Michele |
| b. 1153 | Bagnolo |
| b. 1183–1184 | Giacomo Grasolario, cancellerie ducale |
| b. 1187 | Marco Graziabona |
| b. 1200 | Giovanni Girolamo Longin, cancellerie ducale |
| b. 1204–1214 | Antonio Marsilio, cancellerie ducale |
| b. 1258 | Cesare Ziliol, cancellerie ducale |

— Archives privées

- Archivio privato Bernardo*, r. 3, Actes notariés divers.
Archivio privato Grimani, Santa Maria Formosa, b. 3 et 5.
Archivio Grimani-Barbarigo, b. 47, Registres et livres de comptes.

– *Miscellanea carte non appartenenti ad alcun archivio*

- | | |
|----------|---|
| b. 5-9 | Lettres commerciales et privées. Documents commerciaux. |
| b. 18-19 | <i>Lettere di carica e di persone private in materia commerciale con notizie politiche.</i> |
| b. 20-21 | Lettres privées et commerciales. |

— *Miscellanea codici*

- I^a, *Storia veneta*, 17, M. Barbaro, *Arbori de' patritii veneti*.
I^a, *Storia veneta*, 24, G. Priuli, *Genealogie di famiglie nobili*.

— *Miscellanea Gregolin*

- b. 12, Lettres commerciales, XV–XVI.
b. 35, Comptes privés, 1477–1741.
b. 39, Documents privés et commerciaux (Garzoni).
b. 40, Documents privés et commerciaux (Gradenigo).
b. 41, Documents privés et commerciaux (Grimani, Gritti).
b. 43, Documents privés et commerciaux (Michiel).

– *Biblioteca Nazionale della Marciana (BNM)*

- | | | |
|--------------|--|--|
| It. cl. VII, | ms 90 (8029), fol. 349v ^o et suiv., | <i>Nobelli se atrova provadi nel mazor conseio adi
primo marzo 1513.</i> |
| | ms 152 (8045), 153 (8143), 154
(8866) | <i>Libro di nozze patrizie</i> |
| | ms 323 (8646), | <i>Cronaca veneta sino al 1528.</i> |
| | ms 546 (7499), | <i>Procuratori di San Marco dal 812 al 1701.</i> |
| | ms 693 (8664), | <i>Contratti privati.</i> |
| | ms 1234 (7749), | <i>Prestiti e doni dei nobili alla Repubblica
veneta, 1514–1517.</i> |
| | ms 1268 (7511), | <i>Ricordi di casa Contarini, 1516–1528.</i> |
| | ms 2451 (10130), | <i>Raccolta di terminazioni in materia di
commercio, industria, dazi, ecc., 1298–1586.</i> |

– *Biblioteca del museo Correr (BMC)*

- Prov. div., 252-c, *Diarii* de Girolamo Priuli, vol. VII.
 Mss Tron Donà, Prov. div., C 1176, *Eredità Priuli. Doti, eredità, divisioni, commissarie*.
 Mss Dandolo, Prov. div., C 975/51, *Informazioni al Senato e lettere del console di Alessandria di Damasco in Siria come anche al Gran Maestro di Rodi* (1508–10).

– *Bibliothèque municipale de Roanne*

Fonds Boulier, ms., 4.

Sources éditées

- Albèri Eugenio (éd.), *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, 15 vol., Florence, Soc. ed. fiorentina, 1839–1863.
 Berchet Guglielmo (éd.), *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, Turin, G. B. Paravia, 1866.
Bilanci generali, Commissione per la pubblicazione dei Documenti Finanziari della Repubblica di Venezia (éd.), Serie II, vol. 1, t. 1, Venise, 1912.
 Bonfiglio Dosio Giorgetta (éd.), *Ragioni antiche spettanti all'arte del mare et fabbriche de vasselli. Manoscritto nautico dal sec. XV*, Venise, Comitato per la Pubblicazione delle Fonti Relativi alla Storia di Venezia, 1987.
 Chambers David S., Pullan Brian (éd.), *Venice. A Documentary History, 1450–1630*, Oxford, Blackwell, 1992.
 Commynes Philippe de, *Mémoires*, J. Blanchard (éd.), Paris, Le Livre de Poche, 2001.
 Contarini Gasparo, *La Repubblica e i Magistrati di Vinegia*, Vittorio Conti (éd.), Florence, Centro Editoriale Toscano, 2003 [1543].
 Cotrugli Benedetto, *Il libro dell'arte di mercatura*, U. Tucci (éd.), Venise, Arsenale, 1990.
 Garzoni Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Venise, Giovanni Battista Somasco, 1587.
 Greco Lucia (éd.), *Quaderno di bordo di Giovanni Manzini prete-notaio e cancelliere, 1471–1484*, Venise, Il Comitato Editore, 1997.
 Guicciardini Francesco, *Histoire d'Italie (1492–1534)*, J.-L. Fournel, J.-C. Zancarini (éd.), Paris, Robert Laffont, 1996.
 Mas-Latrie Louis de, *Traité de paix et de commerce et documents divers contenant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, Paris, Plon, 1866–1872.
 Melis Federigo (éd.), *Documenti per la storia economica dei secoli XIII–XVI*, Florence, Leo S. Olschki, 1972.
 Mocenigo Andrea, *La guerra di Cambrai fatta a tempi nostri in Italia tra gli Illustrissimi Signori Vinitiani, et gl'altri Principi di Christianità, diligentemente scritta dal Clarissimo Senatore M. Andrea Mocenico Gentiluomo Vinitiano, tradotta di Latino in lingua toscana*, Venise, 1544.
 Morosini Domenico, *De bene instituta re publica*, Claudio Finzi (éd.), Milan, Giuffrè, 1969.
 Ortalli Francesca (éd.), *Lettere di Vincenzo Priuli capitano delle galee di Fiandra al doge di Venezia 1521–23*, Venise, Comitato per la pubblicazione delle fonti relativi alla storia di Venezia, 2005.
 Priuli Girolamo, *I Diarii (diario veneto), 1494–1512*, Arturo Segre, Roberto Cessi (éd.) in *Rerum Italicarum Scriptores*, t. XXIV, partie 3, Città di Castello-Bologna, 1912–1938.
 Querini Pietro, Cristoforo Fioravante et Nicolò de Michiel, *Naufragés*, C. Judde de Larivière (éd.), Toulouse, Anacharsis, 2005.

- Querini Pietro, Cristoforo Fioravante et Nicolò de Michiel, *Il naufragio della Querina*, P. Nelli (éd.), Rome, Nutrimenti, 2007.
- Sansovino Francesco, *Delle cose notabili che sono in Venetia*, Venise, Domenico de Franceschi, 1570, [1^e éd. 1561].
- Sanudo Marino, *De origine, situ et magistratibus urbis Venetae ovvero la città di Venetia (1493–1530)*, édition critique d'Angela Caracciolo Aricò, Milan, Cisalpino-Goliardica, 1980.
- , *Cronachetta (1493)*, Rinaldo Fulin (éd.), Venise, Giusto Fuga, 1880.
- , *I Diarii*, 58 vol., R. Fulin, F. Stefani, N. Barozzi, G. Berchet, M. Allegri (éd.), Venise, 1879–1903; 2^e édition, Bologne, 1989.
- Tariffa de i pesi e misure corrispondenti del Levante al Ponente*, composta per M. Bartholomeo di Pasi, da Vinetia, Venise, 1540.
- Tucci Ugo (éd.), *Lettres d'un marchand vénitien. Andrea Berengo (1553–1556)*, Paris, SEVPEN, 1957.

Bibliographie

- Ambrosini Francesca, «Immagini dell'Impero nell'ideologia del patriziato veneziano del '500», Arnelio Tagliaferri (éd.), *I ceti dirigenti in Italia in età moderna e contemporanea*, Udine, Del Bianco ed., 1984, p. 67–80.
- Angiolini Franco, «Le basi economiche del potere aristocratico nell'Italia centro-settentrionale tra XVI e XVII secolo», *Società e Storia*, 2, 1978, p. 317–331.
- , «Les noblesses italiennes à l'époque moderne. Approches et interprétations», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 45–1, janvier–mars 1998, p. 66–88.
- Arbel Benjamin, «Attraverso il Mediterraneo nel 1499: una nave veneziana naufragata a Cipro e il suo carico», *Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI–XVI)*, Gênes, ECIG, 1997, p. 103–115.
- , «Colonie d'oltremare», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 947–985.
- , «Jews in International Trade: The Emergence of Levantines and Ponentines», Robert C. Davis, Benjamin Ravid (éd.), *The Jews of Early Modern Venice*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2001, p. 73–96.
- , «Les listes de chargement des navires vénitiens (XV^e–début du XVI^e siècle): un essai de typologie», *Chemins d'outre-mer. Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004, p. 31–50.
- , «Shipping and Toleration: The Appearance of Jewish Shipowners in the Early Modern Period», *Seafaring and the Jews, Mediterranean Historical Review*, vol. 15, 1, juin 2000, p. 56–71.
- , «The Ionian Islands and Venice's Trading System during the Sixteenth-Century», *Acts of the 6th International Pan-Ionian Congress*, vol. 2, Athènes, 2001, p. 147–160.
- , «The Last Decades of Mamluk Trade with Venice», *Mamluk Studies Review*, 8/2, 2004, p. 37–86.
- , «The Port Towns of the Levant in Sixteenth-Century Travel Literature», Alexander Cowan (éd.), *Mediterranean Urban Culture*, Exeter, University of Exeter Press, 2000, p. 151–163.
- , «The reign of Caterina Corner (1473–1489) as a family affair», *Studi Veneziani*, n.s., XXVI, 1993, p. 67–85.
- , «Venetian Trade in Fifteenth-Century Acre: The Letters of Francesco Bevilaqua (1471–72)», *Asian and African Studies*, 22, 1988, p. 227–288.
- , «Venezia e il Mediterraneo nel Cinquecento», *1490. En el umbral de la modernidad*, Valence, Generalitat Valenciana, Consell Valencià de Cultura, 1994, p. 15–22.

- , *Trading Nations. Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean*, Leyde, Brill, 1995.
- Arenson Sarah, «Food for a Maritime Empire: Venice and its Bases in the Middle Ages», Klaus Friedland (éd.), *Maritime Food Transport*, Cologne, Böhlau, 1994, p. 177–186.
- Ashtor Eliyahu, «Il commercio levantino di Ancona nel basso Medioevo», *Rivista storica italiana*, 88, 1976, p. 213–253.
- , «L'apogée du commerce vénitien», Hans Georg Beck, Manoussos Manoussacas, Agostino Pertusi (éd.), *Venezia centro di mediazione fra Oriente e Occidente (sec. XV–XVI). Aspetti e problemi*, vol. 1, Florence, Leo S. Olschki, 1977, p. 307–326.
- , «La découverte de la voie maritime aux Indes et les prix des épices», *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, vol. I, Toulouse, Privat, 1973, p. 31–47.
- , «Profits from Trade with the Levant in the Fifteenth Century», *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 38, 1975, p. 250–275.
- , «The Venetian Cotton Trade in Syria in the Later Middle Ages», *Studi Medievali*, XVII, Spolète, 1976, p. 675–715.
- , «The Venetian Supremacy in Levantine Trade: Monopoly or Pre-Colonialism?», *Journal of European Economic History*, III, 1974, p. 5–53.
- , «The Volume of Levantine Trade in the Later Middle Age (1370–1498)», *Journal of European Economic History*, IV, 1975, p. 573–612.
- , *East-West Trade in the Medieval Mediterranean*, Londres, Variorum Reprints, 1986.
- , *Technology, Industry and Trade: The Levant versus Europe, 1250–1500*, Hampshire, Variorum, 1992.
- , *The Levant Trade in Middle Ages*, Princeton, Princeton University Press, 1983.
- , Cevdalli Guidobaldo, «Levantine Alkali Ashes and European Industries», *Journal of European Economic History*, XII, 1983, p. 475–522.
- Autrand Françoise (éd.), *Prosopographie et genèse de l'État moderne*, Paris, ENSJF, 1986.
- Aymard Maurice, «L'Arsenale e le conoscenze tecnico-marinaresche. Le arti», *Storia della cultura veneta*, vol. III/2, *Dal primo Quattrocento al Concilio di Trento*, Vicence, 1980, p. 289–315.
- , «La leva marittima», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 435–479.
- , «La transizione dal feudalismo al capitalismo», *Storia d'Italia. Dal feudalismo al capitalismo, Annali 1*, Turin, Einaudi, 1978, p. 1133–1192.
- , «Pour une histoire des élites dans l'Italie moderne», *La famiglia e la vita quotidiana dal '400 al '600*, Rome, Ministero per i beni culturali e ambientali, 1986, p. 207–219.
- , «Strategie di cantiere», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 259–283.
- , *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1966.
- , «Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI^e siècle», Gino Benzoni (éd.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Florence, Leo S. Olschki, 1974, p. 71–94.
- , Romano Ruggiero et al., *Venise au temps des galères*, Paris, Hachette, 1968.
- Badie Bertrand, Birnbaum Pierre, *Sociologie de l'État*, Paris, Grasset, 1979.
- Baiocchi Angelo, «Giovanni Contarini de Marco Antonio», *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 28, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1983, p. 204–206.
- Balard Michel, «Les forces navales génoises en Méditerranée aux XV^e et XVI^e siècles», *Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Âge. Mélanges en l'honneur de Philippe Contamine*, Paris, Presses de l'Université de Paris Sorbonne, 2000, p. 63–69.

- , Hocquet Jean-Claude, Guiral-Hadziiossif Jacqueline, Bresc Henri, «Le transport des denrées alimentaires en Méditerranée à la fin du Moyen Âge», Klaus Friedland (éd.), *Maritime Food Transport*, Cologne, Böhlau, 1994, p. 91–175.
- , Ducellier Alain (éd.), *Coloniser au Moyen Âge*, Paris, A. Collin, 1995.
- , Ducellier Alain (éd.), *Le partage du monde: échanges et colonisation dans la Méditerranée médiévale*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1998.
- Barbon Ferdy H., *I segni dei mercanti a Venezia nel Fondaco dei Tedeschi*, Cornuda, Grafiche Antiga, 2005.
- Bayerle Gustav, *Pashas, begs and effendis. A historical dictionary of titles and terms in the Ottoman Empire*, Istanbul, The Isis Press, 1997.
- Bec Christian, *Les marchands écrivains. Affaires et humanisme à Florence, 1375–1434*, Paris, La Haye, Mouton, 1967.
- Beck Hans Georg, Manoussacas Manoussos, Pertusi Agostino (éd.), *Venezia centro di mediazione fra Oriente e Occidente (sec. XV–XVI). Aspetti e problemi*, 2 vol., Florence, Leo S. Olschki, 1977.
- Belhoste Jean-François, «Nascita e sviluppo dell'artiglieria in Europa», Philippe Braunstein, Luca Molà (éd.), *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, vol. 3, *Produzione e tecniche*, Trévise, Fondazione Cassamarca, 2007, p. 325–343.
- Bellavitis Anna, «“Per cittadini mettere...” La stratificazione della società veneziana cinquecentesca tra norma giuridica e riconoscimento sociale», *Quaderni Storici*, n.s., 89, fasc. 2, 1995, p. 359–383.
- , *Identité, mariage, mobilité sociale. Citoyennes et citoyens à Venise au XVI^e siècle*, Rome, École française de Rome, 2001.
- Bellavitis Giorgio, *L'Arsenale di Venezia. Storia di una grande struttura urbana*, Venise, Marsilio, 1983.
- Belloch Giulio, «La popolazione di Venezia nei secoli XVI e XVII», *Nuovo Archivio Veneto*, n.s., vol. III, 1902, p. 5–49.
- Beltrami Daniele, *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padoue, CEDAM, 1954.
- Benatouil Thomas, «Critique et pragmatique en sociologie. Quelques principes de lecture», *Annales HSS*, 54, n° 2, 1999, p. 281–317.
- Benzoni Gino, «Scritti storico-politici», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. IV, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 757–788.
- Berengo Marino, «Il Cinquecento», *La storiografia italiana negli ultimi vent'anni*, 2 vol., Milan, Marzorati, 1970, p. 483–518.
- , *Nobili e mercanti nella Lucca del '500*, Turin, Einaudi, 1962.
- Bertelè Tommaso, «Il libro dei conti di Giacomo Badoer (Costantinopoli 1436–1440)», *Byzantion*, 21, fasc. 1, 1951, p. 123–126.
- , Dorini Umberto, *Il libro di conti di Giacomo Badoer, Costantinopoli 1436–1440*, Rome, Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1956.
- Bertelli Sergio, Rubinstein Nicolai, Smyth Craig H. (éd.), *Florence and Venice: Comparisons and Relations*, vol. 1, *Quattrocento*; vol. 2, *Cinquecento*, Florence, La Nuova Italia, 1979–1980.
- Boerio Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Venise, Giovanni Cecchini, 1856, rééd. Milan, 1971.
- Bojovic Bosko, «Métaux et capitaux. Entre Venise et l'Empire ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV^e–XVI^e siècles)», *Annales HSS*, 60, n° 6, 2005, p. 1277–1298.
- Bonney Richard (éd.), *Systèmes économiques et finances publiques*, Paris, PUF, 1996.
- Borelli Giorgio (éd.), *Mercanti e vita economica nella Repubblica Veneta, secoli XIII–XVIII*, Vérone, Banca popolare di Verona, 1985.

- Borgherini Scarabellin Maria, *Il Magistrato dei Cinque Savi alla Mercanzia dalla istituzione alla caduta della Repubblica. Studio storico su documenti di archivio*, Venise, R. deputazione, 1926.
- Borsari Silvano, «I Veneziani delle colonie», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. III, Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éd.), *La formazione dello stato patrizio*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1997, p. 127–158.
- Bourdieu Pierre, *Raisons pratiques*, Paris, Seuil, 1994.
- Boutier Jean, Marin Brigitte, «Regards sur l'historiographie récente de l'Italie moderne», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 45–1, janvier–mars 1998, p. 7–14.
- Bowd Stephen, «'The tune is marred': Citizens and the people in Gasparo Contarini's Venice», *European Review of History/Revue européenne d'histoire*, 7, 2000, p. 83–97.
- Bracewell Catherine W., *The Uskoks of Senj: Piracy, banditry and holy war in the sixteenth-century Adriatic*, Ithaca, Londres, Cornell University Press, 1992.
- Branca Vittore, Ossola Carlo (éd.), *Crisi e rinnovamenti nell'autunno del Rinascimento a Venezia*, Florence, Leo S. Olschki, 1991.
- Braudel Fernand, «La vita economica di Venezia nel secolo XVI», *La civiltà veneziana del Rinascimento*, Florence, Sansoni, 1958, p. 81–102; trad. fr. «La vie économique à Venise au XVI^e siècle», *Autour de la Méditerranée*, Paris, De Fallois, 1996, p. 391–405.
- , *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV–XVIII^e siècles)*, 3 vol., Paris, A. Colin, 1979.
- , *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2 vol., Paris, A. Colin, 2^e éd., 1966.
- , Tenenti Alberto, «Michiel da Lezze, marchand vénitien (1497–1514)», *Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte: Festschrift zum 65. Geburtstag von Friedrich Lütge*, Stuttgart, Gustav Fischer, 1966, p. 38–73.
- Braunstein Philippe, «L'État, tel qu'en lui-même enfin la cité se change... (Note critique)», *Annales HSS*, 52, n° 2, 1997, p. 257–264.
- , «La capture d'une coque vénitienne sur la route de Flandre au début du XV^e siècle», Henri Dubois et al. (éd.), *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e–XVIII^e siècles). Mélanges offerts à Michel Mollat*, vol. II, *Marins, navires et affaires*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 123–135.
- , «Le commerce du fer à Venise au XV^e siècle», *Studi Veneziani*, VIII, 1966, p. 267–302.
- , «Le marché du cuivre à Venise à la fin du Moyen Âge», Hermann Kellenbenz (éd.), *Schwerpunkte der Kupferproduktion und des Kupferhandels in Europa 1500–1650*, Cologne, Böhlau, 1977, p. 85–88.
- , «Pour une histoire des élites urbaines: vocabulaire, réalités et représentations», *Les élites urbaines au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, École française de Rome, 1997, p. 29–38.
- (éd.), *Venise 1500. La puissance, la novation et la concorde: le triomphe du mythe*, Paris, Autrement, 1993.
- Bresc Henri, Veauvy Christiane, «Genèse de l'État moderne en Méditerranée: approches historiques et anthropologiques des pratiques et des représentations», Jean-Philippe Genet (éd.), *Genèse de l'État moderne. Bilans et perspectives*, Paris, CNRS, 1990, p. 75–92.
- Brucker Gene, «Tales of Two Cities: Florence and Venice in the Renaissance», *American Historical Review*, 88, 1983, p. 599–616.
- Brunello Franco, *Arti e mestieri a Venezia nel Medioevo e nel Rinascimento*, Vicence, Neri Pozza, 1981.
- Bullard Melissa Meriam, Epstein S. R., Kohl Benjamin, Stuard Susan Mosher, «Where history and theory interact: Frederic C. Lane on the emergence of capitalism», *Speculum*, 79, 2004, p. 88–119.

- Bulst Neithard, Genet Jean-Philippe (éd.), *La ville, la bourgeoisie et la genèse de l'État moderne (XII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, CNRS, 1988.
- Burwash Dorothy, *English Merchant Shipping, 1460-1540*, Toronto, University of Toronto Press, 1947.
- Byrne Eugene H., *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge Mass., The mediaeval Academy of America, 1930.
- Cabanes Pierre (éd.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Seuil, 2001.
- Calabi Donatella, «Il rinnovamento urbano del primo Cinquecento», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 101-163.
- , «Un nouvel espace public», Philippe Braunstein (éd.), *Venise 1500. La puissance, la novation et la concorde: le triomphe du mythe*, Paris, Autrement, 1993, p. 72-93.
- , Lanaro Paola, *La città italiana e i luoghi degli stranieri, XIV-XVII secolo*, Rome, Laterza, 1998.
- Canal Bernardo, «Il Collegio, l'Ufficio e l'Archivio dei dieci savi alle Decime in Rialto», *Nuovo Archivio Veneto*, n.s., vol. XVI, 1908, p. 115-150/ p. 279-310.
- Canali Pierluigi, Curti Laura, «Nascita, matrimoni, cursus honorum nel patriziato veneziano», *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen Âge-Temps modernes*, t. 100, 1, 1988, p. 137-146.
- Caniato Giovanni, «Arti e mestieri a Venezia», Manlio Cortelazzo (éd.), *Arti e mestieri tradizionali*, Padoue, Casa di Risparmio, 1989.
- , «L'Arsenale: maestranze e organizzazione del lavoro», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 641-677.
- , Dal Borgo Michela (éd.), *Le arti edili a Venezia*, Rome, EdilStampa, 1990.
- Cappelletti Licurgo, *Dell'industria e del commercio dei Veneziani ai tempi della Repubblica e delle loro relazioni coll'Oriente*, Venise, Stabilimento tipografico Antonelli, 1867.
- Caravale Mario, «Le istituzioni della Repubblica», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. III, Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éd.), *La formazione dello stato patrizio*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1997, p. 299-364.
- Carboni Stefano (éd.), *Venise et l'Orient, 828-1797*, Paris, Éditions Gallimard, Institut du monde arabe, 2006.
- Cardini Franco, Tenenti Alberto, Tucci Ugo, *Economia e civiltà tra medioevo ed epoca moderna*, Bellinzona, Liceo di Bellinzona, 1991.
- Cardon Dominique, *La draperie au Moyen Âge. Essor d'une grande industrie européenne*, Paris, CNRS, 1999.
- Carter Francis W., *Dubrovnik (Ragusa). A Classic City-state*, Londres, New York, Seminar Press, 1972.
- Casini Matteo, «La cittadinanza originaria a Venezia tra i secoli XV e XVI. Una linea interpretativa», Gino Benzoni (éd.), *Studi veneti offerti a Gaetano Cozzi*, Venise, Il Cardo, 1992, p. 133-150.
- Cassandro Giovanni, «La curia di Petizion e il diritto processuale di Venezia», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. XIX-XX, 1936-37, p. 72-144/ p. 1-210.
- Cavacciocchi Simonetta (éd.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006.
- , *Poteri economici e poteri politici, secc. XIII-XVIII*, Florence, Le Monnier, 1999.
- Cerutti Simona, «La construction des catégories sociales», Jean Boutier, Dominique Julia (éd.), *Passés recomposés*, Paris, Autrement, 1995, p. 224-234.
- , «Pragmatique et histoire. Ce dont les sociologues sont capables (note critique)», *Annales ESC*, 46, n° 6, 1991, p. 1437-1445.

- , «Processus et expérience: individus, groupes et identités à Turin, au XVII^e siècle», Jacques Revel (éd.), *Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard 1996.
- Cervelli Innocenzo, *Machiavelli e la crisi dello stato veneziano*, Naples, Guida, 1974.
- Cessi Roberto, «Alcuni aspetti della crisi politica veneziana al principio del secolo XVI», *Miscellanea di studi storici ad Alessandro Luzio*, Florence, Le Monnier, 1933, p. 147–150.
- , «L'«Officium de navigantibus» e i sistemi della politica commerciale veneziana nel sec. XIV», *Politica ed economia di Venezia nel Trecento*, Rome, Edizioni di Storia e letteratura, 1952, p. 23–61.
- , «Studi sulle “Maone” medioevali», *Archivio storico italiano*, a. 77, 1919, p. 5–69.
- Chabod Federico, «Alcune questioni di terminologia: stato, nazione, patria nel linguaggio del Cinquecento», *L'idea di nazione*, Bari, Laterza, 1961, p. 141–186.
- , «Venezia nella politica italiana ed europea del Cinquecento», *La civiltà veneziana del Rinascimento*, Florence, Sansoni, 1958, p. 27–55.
- , «Y a-t-il un État de la Renaissance?», *Actes du colloque sur la Renaissance organisé par la Société d'histoire moderne*, Paris, J. Vrin, 1958, p. 57–74.
- Chambers David S., «Marin Sanudo, camerlango of Verona (1501–1502)», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CIX, 1977, p. 37–66.
- , *The Imperial Age of Venice 1380–1580*, Londres, Thames and Hudson, 1970.
- Chauvard Jean-François, «Les catastisti vénitiens de l'époque moderne. Pratique administrative et connaissance du territoire», M. Touzery éd., *De l'estime au cadastre en Europe*, Paris, CHEFF, 2007, p. 419–441.
- , *La propriété et l'échange. La circulation des biens immobiliers dans la Venise moderne*, Rome, École française de Rome, 2005.
- Chevrier Georges, «Les critères de la distinction du droit privé et du droit public dans la pensée savante médiévale», *Études d'histoire du droit canonique dédiées à G. Le Bras*, vol. 2, Paris, 1965, p. 841–859.
- Chiappori Pierre-André, Gribaudo Maurizio, «La notion d'individu en microéconomie et en micro-histoire», Jean-Yves Grenier, Claude Grignon, Pierre-Michel Menger (éd.), *Le modèle et le récit*, Paris, Édition de la Maison des Sciences de l'homme, 2001, p. 283–313.
- Chittolini Giorgio, «Il 'privato', il 'pubblico', lo Stato», Giorgio Chittolini, Anthony Molho, Pierangelo Schiera (éd.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1994, p. 553–589.
- , *Città, comunità e feudi negli stati dell'Italia centro-settentrionale (secoli XIV–XVI)*, Milan, Unicopli, 1996.
- , Molho Anthony, Schiera Pierangelo (éd.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1994.
- Chojnacka Monica, «Women, Men and Residential Patterns in Early Modern Venice», *Journal of Family History*, 25, n° 1, janvier, 2000, p. 6–26.
- Chojnacki Stanley, «Identity and Ideology in Renaissance Venice: The Third Serrata», John Martin, Dennis Romano (éd.), *Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, 1297–1797*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 263–294.
- , «Kinship Ties and Young Patricians in Fifteenth-Century Venice», *Renaissance Quarterly*, n° 38/2, 1985, p. 240–270.
- , «La formazione della nobiltà dopo la Serrata», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. III, Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éd.), *La formazione dello stato patrizio*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1997, p. 641–725.
- , «Social Identity in Renaissance Venice: the Second Serrata», *Renaissance Studies*, vol. 8, n° 4, 1994, p. 341–358.

- , *Women and Men in Renaissance Venice: Twelve Essays on Patrician Society*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000.
- Ciano Cesare, *Navi, mercanti e marinai nella vita mediterranea del Cinque-Seicento*, Livourne, Nuova Fortezza, 1991.
- Cipolla Carlo M., «Economic Depression in the Renaissance?», *Economic History Review*, 16, 1964, p. 519–529.
- , «La prétendue “révolution des prix”. Réflexions sur l’“expérience italienne”», *Annales ESC*, n° 3, 1955, p. 513–516.
- , «The Economic Decline of Italy», Brian Pullan (éd.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Londres, Methuen, 1968, p. 127–145.
- Ciriaco Salvatore, «Industria e artigianato», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 523–592.
- Cochrane Eric, Kirshner Julius, «Deconstructing Lane’s Venice», *Journal of Modern History*, 47, 2, 1975, p. 321–334.
- Coco Carla, Manzonetto Flora, *Baili veneziani alla Sublime Porta. Storia e caratteristiche dell’ambasciata veneta a Costantinopoli*, Venise, Stamperia di Venezia, 1985.
- Cogo Gaetano, «La guerra di Venezia contro i Turchi (1499–1501)», *Nuovo Archivio Veneto*, vol. XVIII–XIX, 1899–1900, p. 5–76, p. 348–421/ p. 97–138.
- Concina Ennio, «Humanism on the Sea», Irad Malkin, Robert L. Hohlfelder (éd.), *Mediterranean Cities. Historical Perspectives*, Londres, Cass, 1988, p. 159–165.
- , «La casa dell’Arsenale», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 147–210.
- , «La costruzione navale», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 211–258.
- , *L’Arsenale della Repubblica di Venezia. Tecniche e istituzioni dal medioevo all’età moderna*, Milan, Electa, 1984.
- , *Navis. L’umanesimo sul mare (1470–1740)*, Turin, Einaudi, 1990.
- , *Structure urbaine et fonctions des bâtiments du XVI^e au XIX^e siècle. Une recherche à Venise*, Venise, UNESCO, 1982.
- , *Venezia nell’età moderna. Struttura e funzioni*, Venise, Marsilio, 1989.
- Congdon Eleanor A., «Private Venetian Ships and Shipping (c. 1400)», *‘Al Masaq: Islam and Medieval Mediterranean*, 10, 1998, p. 57–71.
- , «Venetian Merchant Activity within Mamluk Syria (886–893/1481–1487)», *‘Al Masaq: Islam and Medieval Mediterranean*, 7, 1994, p. 1–33.
- Constant Jean-Marie, «Noblesse et élite au XVI^e siècle: les problèmes de l’identité noble», *L’identité nobiliaire, dix siècles de métamorphoses (IX^e–XIX^e)*, Le Mans, Université du Maine, 1997, p. 45–61.
- Contento Aldo, «Il censimento della popolazione sotto la Repubblica veneta», *Nuovo Archivio Veneto*, vol. XIX–XX, 1900, p. 5–42, p. 179–240/ p. 5–96, p. 171–235.
- Conterio Annalisa, «“L’arte del navigar”: cultura, formazione professionale ed esperienze dell’uomo di mare veneziano nel XV secolo», *L’uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Gênes, Società ligure, 1992, p. 187–226.
- Costantini Massimo, «I galeoni di Candia nella congiuntura marittima veneziana cinque-seicentesca», Gherardo Ortalli (éd.), *Venezia e Creta*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1998, p. 207–231.
- , *L’acqua di Venezia: l’approvvigionamento idrico della Serenissima*, Venise, Arsenale ed., 1984.
- , *Una Repubblica nata sul mare. Navigazione e commercio a Venezia*, Venise, Marsilio, 2006.
- Cotrugli Benedetto, *Il libro dell’arte di mercatura*, Ugo Tucci (éd.), Venise, Arsenale ed., 1990.

- Cowan Alexander, «'Not carrying out the vile and mechanical arts': touch as a measure of social distinction in early modern Venice», Alexander Cowan, Jil Steward (éd.), *The city and the senses: urban culture since 1500*, Aldershot, Ashgate, 2007, p. 39–59.
- , «Rich and Poor among the Patriciate in Early Modern Venice», *Studi Veneziani*, n.s., VI, 1982, p. 147–160.
- , *Marriage, Manners and Mobility in Early Modern Venice*, Aldershot, Ashgate, 2007.
- Cozzi Gaetano, «Authority and the Law in Renaissance Venice», John R. Hale (éd.), *Renaissance Venice*, Londres, Faber, 1973, p. 293–345.
- , «Domenico Morosini e il "De bene instituta re publica"», *Studi Veneziani*, XII, 1970, p. 405–458.
- , «Marino Sanudo il giovane: dalla cronaca alla storia», Agostino Pertusi (éd.), *La storiografia veneziana fino al secolo XVI: Aspetti e problemi*, Florence, Leo S. Olschki, 1970, p. 333–358.
- , «Venezia dal Rinascimento all'età barocca», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. VI, Gaetano Cozzi, Paolo Prodi (éd.), *Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1994, p. 3–125.
- , *Repubblica di Venezia e stati italiani. Politica e giustizia dal secolo XVI al secolo XVIII*, Turin, Einaudi, 1982.
- (éd.), *Stato, società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. XV–XVIII)*, 2 vol., Rome, Jouvence, 1980.
- , Knapton Michael, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna*, vol. 1, *Dalla guerra di Chioggia al 1517*, Turin, Utet, 1986.
- , Knapton Michael, Scarabello Giovanni, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna*, vol. 2, *Dal 1517 alla fine della Repubblica*, Turin, Utet, 1992.
- Cracco Giorgio, Knapton Michael (éd.), *Dentro lo "Stado Italico". Venezia e la Terraferma fra Quattro e Seicento*, Trento, Gruppo culturale Civis, 1984.
- Crescenzi Victor, *Esse de maiori consilio. Legittimità civile e legittimazione politica nella Repubblica di Venezia (secc. XIII–XVI)*, Rome, Istituto storico per il medio evo, 1996.
- Crouzet-Pavan Elisabeth, «Entre collaboration et affrontement: le public et le privé dans les grands travaux urbains (l'Italie de la fin du Moyen Âge)», *Tecnología y sociedad: las grandes obras públicas en la Europa medieval*, Pampelune, Gobierno de Navarra, 1996, p. 363–380.
- , «Le port de Venise à la fin du Moyen Âge: entre la lagune et la ville, un effet portuaire?», Simonetta Cavaciocchi (éd.), *I porti come impresa economica*, Florence, Le Monnier, 1988, p. 625–652.
- , «Les élites urbaines: aperçus problématiques (France, Angleterre, Italie)», *Les élites urbaines au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, École française de Rome, 1997, p. 9–28.
- , «Toward an Ecological Understanding of the Myth of Venice», John Martin, Dennis Romano (éd.), *Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, 1297–1797*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 39–64.
- , «Sopra le acque salse». *Espaces, pouvoir et société à Venise à la fin du Moyen Âge*, 2 vol., Rome, École française de Rome, 1992.
- , *Venise: une invention de la ville XIII–XV^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1997.
- Da Mosto Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico*, Rome, Biblioteca d'Arte, 1937.
- Dalla Santa Giuseppe, «Di un patrizio mercante veneziano del Quattrocento e di Francesco Filelfo suo debitore», *Nuovo Archivio Veneto*, n.s., vol. XI, 1906, p. 63–90.
- , *Commerci, vita privata e notizie politiche della lega di Cambrai (da lettere del mercante veneziano Martino Merlini)*, Venise, C. Ferrari, 1917.
- , *La lega di Cambrai e gli avvenimenti dell'anno 1509 descritti da un mercante veneziano contemporaneo*, Venise, 1903.

- Davis James C., «Shipping and spying in the early career of a Venetian Doge, 1496–1502», *Studi Veneziani*, XVI, 1974, p. 97–108.
- , *A Venetian Family and its Fortune. The Donà and the Conservation of their Wealth, 1500–1900*, Philadelphie, American Philosophical Society, 1975.
- , *The Decline of the Venetian Nobility as a Ruling Class*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1962.
- Davis Robert C., «Arsenal and *Arsenalotti*: Workplace and Community in Seventeenth-Century Venice», Thomas M. Safley, Leonard N. Rosenband (éd.), *The Workplace Before the Factory: Artisans and Proletarians*, Ithaca et Londres, Cornell University Press, 1993, p. 180–203.
- , *Shipbuilders of the Venetian Arsenal*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1991.
- , Ravid Benjamin, *The Jews of early modern Venice*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2001.
- De Vivo Filippo, *Information and Communication in Venice. Rethinking Early Modern Politics*, Oxford, Oxford University Press, 2007.
- Del Torre Giuseppe, *Il Trevigiano nei secoli XV e XVI. L'assetto amministrativo e il sistema fiscale*, Trévise, Fondazione Benetton, Venise, Il cardo, 1990.
- , *Venezia e la Terraferma dopo la guerra di Cambrai. Fiscalità e amministrazione (1515–1530)*, Milan, F. Angeli, 1986.
- Delort Robert, «Un aspect du commerce vénitien au XV^e siècle: Andrea Barbarigo et le commerce des fourrures (1430–1440)», *Le Moyen Âge*, 71, 1965, p. 29–70/p. 247–273.
- Demo Edoardo, *L'anima della città. L'industria tessile a Verona e Vicenza (1400–1550)*, Milan, Unicopli, 2001.
- Descimon Robert, «Chercher de nouvelles voies pour interpréter les phénomènes nobiliaires dans la France moderne. La noblesse 'essence' ou rapport social?», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 46–1, janvier-mars 1999, p. 5–21.
- Dizionario biografico degli Italiani*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1960–..., 69 vol. parus à ce jour.
- Dolcetti Giovanni, *Il libro d'argento delle famiglie venete, nobili, cittadine e popolari*, 5 vol., Venise, 1922–1928; rééd. Sala Bolognese, A. Forni, 1998.
- Donati Claudio, *L'idea di nobiltà in Italia, secoli XIV–XVIII*, Bari, Rome, Laterza, 1988.
- Doumerc Bernard, «“Par Dieu écrivez plus souvent!” La lettre d'affaires à Venise à la fin du Moyen Âge», *La circulation des nouvelles au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, École française de Rome, 1994, p. 99–109.
- , «De l'incompétence à la trahison: les commandants de galères vénitiens face aux Turcs (1499–1500)», *Félonie, trahison, reniements au Moyen Âge, Les cahiers du CRISIMA*, 3, Montpellier, 1997, p. 613–624.
- , «Gli armamenti marittimi», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. III, Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éd.), *La formazione dello stato patrizio*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1997, p. 617–640.
- , «Il dominio del mare», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. IV, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 113–180.
- , «L'Adriatique du XIII^e au XVII^e siècle», Pierre Cabanes (éd.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Seuil, 2001, p. 203–298.
- , «La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle: le problème du retard des mude», *Annales ESC*, 40, n° 3, 1985, p. 605–623.
- , «La difesa dell'impero», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. III, Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éd.), *La formazione dello stato patrizio*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1997, p. 237–250.

- , «Le corail de l'Ifriqiya et son commerce pendant le Moyen Âge», *Bulletin archéologique du CTHS*, n° 19, 1983, p. 9–12.
- , «Le galere da mercato», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temì, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 357–395.
- , «Le parti de la mer à Venise à la fin du XV^e siècle: une étude prosopographique», Laura Balletto (éd.), *Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna. Studi in onore di Geo Pistorino*, Gênes, G. Brigati, 1997, p. 177–190.
- , «Le rôle ambigu de la *muda* vénitienne: convoi marchand ou unité de combat?», *Colloque d'histoire maritime*, Paris, CTHS, 1991, p. 139–145.
- , «Le trafic commercial de Venise au XV^e siècle: le convoi des galères d'Aigues-Mortes», *Colloque d'histoire maritime*, Paris, CTHS, 1986, p. 179–195.
- , «Les flottes d'État, moyen de domination coloniale; l'exemple vénitien», Michel Balard, Alain Ducellier (éd.), *Coloniser au Moyen Âge*, Paris, A. Collin, 1995, p. 115–126.
- , «Les patrons de galères marchandes à Venise au quinzième siècle: une approche prosopographique», *La ville au Moyen Âge*, vol. 2, Paris, CTHS, 1998, p. 31–54.
- , «'Maîtres des mers par-dessus les autres'. Basques et Vénitiens en Méditerranée (XV^e siècle)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, p. 111–115.
- , «Pirates basques et galères vénitiennes: la confrontation inévitable (XV^e siècle)», *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Paris, CTHS, 1995, p. 309–332.
- , «Vénitiens et Espagnols en Afrique du Nord (1492–1525)», Michel Balard, Alain Ducellier (éd.), *Le partage du monde, échanges et colonisations dans la Méditerranée médiévale*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, p. 385–398.
- , *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231–1535)*, Paris, L'Harmattan, 1999.
- , Judde de Larivière Claire, «Le rôle du patriciat dans la gestion des galères marchandes à Venise au début du seizième siècle», *Studi Veneziani*, n.s., XXXVI, 1998, p. 57–84.
- , Stöckly Doris, «L'évolution du capitalisme marchand à Venise: le financement des galères da mercato à la fin du XV^e siècle», *Annales HSS*, 50, n° 1, 1995, p. 133–157.
- Duby Georges, «Pouvoir privé, pouvoir public», *Histoire de la vie privée*, Georges Duby (éd.), vol. 2, *De l'Europe féodale à la Renaissance*, Paris, Seuil, 1985, p. 19–44.
- Ducellier Alain, «Le Registre de Giovanni Manzini, notaire de galée (1472–1476)», *Les Cahiers de Tunisie*, 43/155–156, 1993, p. 513–534.
- et al., *Les chemins de l'exil: bouleversements de l'Est européen et migrations vers l'Ouest à la fin du Moyen Âge*, Paris, A. Colin, 1991.
- Dupuy Jean-Pierre et al., «Introduction», *L'économie des conventions*, n° spécial de la *Revue économique*, mars 1989, vol. 40, n° 2, 1989, p. 141–145.
- Dursteler Eric R., «Commerce and Coexistence: Venetian and Ottoman Merchants in the Early Modern Era», *Turcica*, 34, 2002, p. 105–133.
- , «The *Bailo* in Constantinople: Crisis and Career in Venice's Early Modern Diplomatic Corps», *Mediterranean Historical Review*, 16, 2001, p. 1–25.
- , *Venetians in Constantinople. Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007.
- Dyer Christopher, *An Age of Transition? Economy and Society in England in the Later Middle Ages*, Oxford, Clarendon Press, 2005.
- Eggertsson Thrainn, *Economic behavior and institutions*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.
- Epstein Stephan R., «Storia economica e storia istituzionale dello Stato», Giorgio Chittolini, Anthony Molho, Pierangelo Schiera (éd.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1994, p. 97–111.
- , *Freedom and Growth. The Rise of States and Markets in Europe, 1300–1750*, Londres, Routledge, LSE, 2000.

- Eymard-Duvernay François (dir.), *L'économie des conventions, méthodes et résultats*, 2 vol., Paris, La Découverte, 2006.
- Fabris Antonio, «Disavventure di mercanti in margine alle imprese del Barbarossa», *Quaderni di Studi arabi*, 7, 1989, p. 191–197.
- , «Due relazioni inedite di consoli veneziani a Damasco», *Electronic Journal of Oriental Studies*, 7, 2004, n° 20, p. 1–11.
- Fanfani Amintore, «La préparation intellectuelle et professionnelle à l'activité économique en Italie du XIV^e au XVI^e siècle», *Le Moyen Âge*, 67, 1951, p. 327–346.
- , «Nuove vedute sulla decadenza di Venezia in una storia economica della Serenissima», *Economia e Storia*, a. IX, 1962, p. 56–61.
- Fasano-Guarini Elena, «Au XVI^e siècle : comment naviguent les galères», *Annales ESC*, 16, n° 2, 1961, p. 279–296.
- Favaretto Lorena, *L'istituzione informale. Il territorio padovano dal Quattrocento al Cinquecento*, Milan, Unicopli, 1998.
- Favereau Olivier, Lazega Emmanuel (éd.), *Conventions and Structures in Economic Organization*, Northampton, E. Elgar, 2002.
- Fenicia Giulio, «I noli marittimi nell'economia ragusea del XVI secolo», Simonetta Cavacciocchi (éd.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII–XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 675–687.
- Ferrer Mallol Maria Teresa, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, CSIC, 2000.
- Finlay Robert, «Al servizio del Sultano: Venezia, i Turchi e il mondo Cristiano, 1523–1538», Manfredo Tafuri (éd.), *Renovatio urbis: Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523–38)*, Rome, Officina, p. 78–118.
- , «Crisis and Crusade in the Mediterranean: Venice, Portugal, and the Cape Route to India (1498–1509)», *Studi Veneziani*, n.s., XXVIII, 1994, p. 45–90.
- , «Politics and History in the Diary of Marino Sanudo», *Renaissance Quarterly*, p. 585–598.
- , «Politics and the Family in Renaissance Venice: the Election of Doge Andrea Gritti», *Studi Veneziani*, n.s., II, 1978, p. 97–117.
- , «The Foundation of the Ghetto: Venice, the Jews, and the War of the League of Cambrai», *Proceedings of the American Philosophical Society*, 126, 1982, p. 140–154.
- , «The Venetian Republic as a Gerontocracy: Age and Politics in the Renaissance», *The Journal of Medieval and Renaissance Studies*, n° 8, 1978, p. 157–178.
- , *Politics in Renaissance Venice*, Londres, Benn, 1980.
- Fletcher Jennifer, Mueller Reinhold C., «Bellini and the bankers: the Priuli altarpiece for S. Michele in Isola, Venice», *The Burlington Magazine*, CXLVII, janvier 2005, p. 5–15.
- Fontaine Laurence, «Rôle économique de la parenté», *Annales de démographie historique*, 1995, p. 5–16.
- Fontenay Michel, «La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques», *Annales ESC*, 43, n° 6, 1988, p. 1321–1347.
- Fortini Brown Patricia, *Venetian Narrative Painting in the Age of Carpaccio*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1988.
- «Forum: New Directions in Economic History», *French Historical Studies*, vol. 23, n° 3, été 2000.
- Friel Ian, «The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship», Robert Gardiner (éd.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 77–90.
- Fusaro Maria, «Coping with Transition. Greek Merchants and Shipowners between Venice and England in the late-sixteenth century», Gelina Harlaftis, Ina Baghdiantz-McCabe, Ioanna Pepelasis-Minoglou (éd.), *Diaspora Entrepreneurial Networks: Four Centuries of History*, Oxford, Berg, 2005, p. 95–123.

- , «Les Anglais et les Grecs. Un réseau de coopération commerciale en Méditerranée vénitienne», *Annales HSS*, 58, n° 3, 2003, p. 605–625.
- , *L'uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra, 1540–1640*, Venise, Il Cardo, 1997.
- Garcia i Sanz Arcadi, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelone, Fundació Noguera, 1994.
- Gardiner Robert (éd.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994.
- Garrison Francis, «Sur les ventes publiques dans le droit méridional des XIII^e et XIV^e siècles», *Mélanges Pierre Tisset*, Montpellier, Faculté de droit, 1970, p. 207–246.
- Gaudemet Jean, «Utilitas publica», *Revue historique du droit français et étranger*, 29, 1951, p. 465–499.
- Gelderen Martin van, Skinner Quentin, *Republicanism: a shared european heritage*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002.
- Genèse de l'État moderne en Méditerranée. Approches historique et anthropologique des pratiques et des représentations*, Rome, École française de Rome, 1993.
- Genet Jean-Philippe, «L'État moderne: un modèle opératoire?», Jean-Philippe Genet (éd.), *Genèse de l'État moderne. Bilans et perspectives*, Paris, CNRS, 1990, p. 261–281.
- , «La genèse de l'État moderne. Les enjeux d'un programme de recherche», *Actes de la Recherche en sciences sociales*, 118, juin 1997, p. 3–18.
- (éd.), *Genèse de l'État moderne. Bilans et perspectives*, Paris, CNRS, 1990.
- , Le Mené Michel (éd.), *Genèse de l'État moderne. Prélèvement et redistribution*, Paris, CNRS, 1987.
- Gertwagen Ruthy, «The Port of Modon in the Venetian Commercial System of Foodstuff, 1358–1500», Klaus Friedland (éd.), *Maritime Food Transport*, Cologne, Böhlau, 1994, p. 187–198.
- , «Venetian Modon and its Port, 1358–1500», Alexander Cowan (éd.), *Mediterranean Urban Culture*, Exeter, University of Exeter Press, 2000, p. 125–148.
- Gilbert Felix, «Venice in the Crisis of the League of Cambrai», John R. Hale (éd.), *Renaissance Venice*, Londres, Faber, 1973, p. 274–292.
- Gille Paul, «Les navires des deux routes des Indes (Venise et Portugal). Évolution des types. Résultats économiques», *Méditerranée et Océan indien*, Paris, SEVPEN, 1970.
- Ginatempo Maria, Sandri Lucia, *L'Italia della città. Il popolamento urbano tra Medioevo e Rinascimento (secoli XIII–XVI)*, Florence, Le Lettere, 1990.
- Giraldi Philip M., «Tomaso Zen: a Venetian Military and Naval Commander of the Late Quattrocento (1435–1504)», *Studi Veneziani*, n.s., I, 1977, p. 105–118.
- Gladden Cynthia A., *The incanto di quattro galere. An Auction of Four Galleys*, Minneapolis, James Ford Bell Library, 1997.
- Glete Jan, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500–1860*, Stockholm, Almqvist and Wiksell International, 1993.
- , *Warfare at Sea, 1500–1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000.
- Goffman Daniel, *The Ottoman Empire and Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002.
- Goldthwaite Richard, «The Empire of Things: Consumer Demand in Renaissance Italy», Francis W. Kent, Patricia Simons (éd.), *Patronage, Art and Society in Renaissance Italy*, Oxford, Clarendon, 1987, p. 153–175.
- Goodman Dena, «Public Sphere and Private Life: Toward a Synthesis of Current Historiographical Approaches to the Old Regime», *History and Theory*, vol. 31, n° 1, 1992, p. 1–20.
- Goy Richard J., *Building Renaissance Venice. Patrons, Architects and Builders, c. 1430–1500*, New Haven, Londres, Yale University Press, 2006.
- , *The House of Gold. Building a Palace in Medieval Venice*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992.

- Granovetter Mark, «Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness», *American Journal of Sociology*, 91, 3, 1985, p. 481–510.
- , *Le marché autrement. Les Réseaux dans l'économie*, Paris, Desclée de Brouwer, 2000.
- Greco Lucia, «Galeotti, ufficiali e mercanti sulle rotte delle galere veneziane del XV secolo», *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Gênes, Società ligure, 1992, p. 165–186.
- , «Sulle rotte delle galere veneziane: il cartulario di bordo del prete Giovanni Manzini (1471–1486)», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CXXXVII, 1991, p. 5–37.
- Grenier Jean-Yves, *L'économie d'Ancien Régime: un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996.
- , Lepetit Bernard, «L'expérience historique. À propos de C.-E. Labrousse», *Annales ESC*, 44, n° 6, 1989, p. 1337–1360.
- Grubb James S., «Corte e cronache: il principe e il pubblico», Giorgio Chittolini, Anthony Molho, Pierangelo Schiera (éd.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1994, p. 467–481.
- , «Elite Citizens», John Martin, Dennis Romano (éd.), *Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, 1297–1797*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 339–364.
- , «When Myths Lose Power: Four Decades of Venetian Historiography», *The Journal of Modern History*, LVIII, n° 1, 1986, p. 43–94.
- Guarducci Annalisa (éd.), *Gerarchie economiche e gerarchie sociali, secoli 12–18*, Florence, Le Monnier, 1980.
- Guenzi Alberto, Massa Paola, Piola Caselli Fausto (éd.), *Guilds, Markets and Work Regulations in Italy, 16th–19th Centuries*, Aldershot, Ashgate, 1998.
- Guilmartin John F., *Galleons and Galleys*, Londres, Cassel & co, 2002.
- , *Gunpowder and galleys. Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the Sixteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1974.
- Gullino Giuseppe, «Alvise Garzoni de Marino», *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 52, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1983, p. 423–427.
- , «I patrizi veneziani di fronte alla proprietà feudale (secoli XVI–XVIII). Materiali per una ricerca», *Quaderni Storici*, 1980, p. 162–193.
- , «I patrizi veneziani e la mercatura negli ultimi tre secoli della Repubblica», Giorgio Borelli (éd.), *Mercanti e vita economica nella Repubblica Veneta, secoli XIII–XVIII*, Vérone, Banca Popolare di Verona, 1985, p. 403–451.
- , «L'evoluzione costituzionale», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. IV, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996p. 345–378.
- , «Marino Garzoni de Francesco», *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 52, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1983, p. 444–445.
- , «Quando il mercante costruì la villa: le proprietà dei Veneziani nella Terraferma», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. VI, Gaetano Cozzi, Paolo Prodi (éd.), *Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1994, p. 875–924.
- Hale John R., «La guerra e la pace», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 239–252.
- , «From peacetime establishment to fighting machine: the Venetian army and the war of Cyprus and Lepanto», Gino Benzoni (éd.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Florence, Leo S. Olschki, p. 163–184.
- , «Men and Weapons: the Fighting Potential of Sixteenth Century Venetian Gallies», *Renaissance War Studies*, Londres, The Hambledon Press, 1983, p. 309–331.
- (éd.), *Renaissance Venice*, Londres, Faber, 1973.
- Hankins James (éd.), *Renaissance Civic Humanism. Reappraisals and Reflections*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

- Harris Robin, *Dubrovnik. A History*, Londres, Saqi, 2003.
- Heers Jacques, «Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Âge», Michel Mollat (éd.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 107–118.
- , *Gênes au XV^e siècle. Civilisation méditerranéenne, grand capitalisme et capitalisme populaire*, Paris, Flammarion, 1971.
- , *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée, XIV^e–XVI^e siècle*, Paris, Perrin, 2001.
- Herlihy David, «Family Solidarity in Medieval Italian History», *Economy, Society and Government in Medieval Italy. Essays in Memory of Robert L. Reynolds*, Kent, Ohio, 1969, p. 173–184.
- Hess Andrew C., «The Battle of Lepanto and its place in Mediterranean history», *Past and Present*, 57, 1972, p. 53–73.
- Heyd Wilhelm, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*, 2 vol., Leipzig, O. Harrassowitz, 1885–1886.
- Hocquet Jean-Claude, «À la jonction du commerce maritime et des trafics terrestres, les mesures à Venise : muid, setier et minot», Henri Dubois et al. (éd.), *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e–XVIII^e siècles). Mélanges offerts à Michel Mollat*, vol. II, *Marins, navires et affaires*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 3–20.
- , «Capitalisme marchand et classe marchande à Venise au temps de la Renaissance», *Annales ESC*, 34, n° 2, 1979, p. 279–304.
- , «Cité-Etat et économie marchande», Richard Bonney (éd.), *Systèmes économiques et finances publiques*, Paris, PUF, 1996, p. 67–86.
- , «Gens de mer à Venise : diversité des statuts et conditions de vie et de travail sur les navires (XIII^e–XVIII^e siècles)», Rosalba Ragosta (éd.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples, Pironti, 1981, p. 103–168.
- , «Guerre et finance dans l'État de la Renaissance (La Chambre du sel et l'amortissement de la dette publique à Venise)», *Actes du 102^e congrès national des sociétés savantes*, vol. 1, Paris, Bibliothèque nationale, 1979, p. 109–131.
- , «I meccanismi dei traffici», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. III, Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éd.), *La formazione dello stato patrizio*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1997, p. 529–616.
- , «L'armamento privato», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 397–434.
- , «La gente di mare», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 481–526.
- , «Les routes maritimes du commerce vénitien au XV^e et XVI^e siècles», *Navi e navigazione nei sec. XV e XVI*, Gênes, Civico Istituto Colombiano, 1990, p. 581–605.
- , «Oligarchie et patriciat à Venise (XIII^e–XV^e siècle)», *Studi Veneziani*, XVII–XVIII, 1975–1976, p. 401–410.
- , «Ships, Sailors and Maritime Activity in Constantinople (1436–1440)», *The Journal of European Economic History*, 30, n° 3, 2001, p. 533–567.
- , «Solidarités familiales et solidarités marchandes à Venise au XIV^e siècle», *Les élites urbaines au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, École française de Rome, 1997, p. 227–255.
- , «Squeri e unità mercantili», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 313–354.
- , «Tonnage ancien et moderne : botte de Venise et tonneau anglais», *Revue historique*, 281, 1989, p. 349–360.
- , «Venice», Richard Bonney (éd.), *The Rise of the Fiscal State in Europe, c. 1200–1815*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 381–415.

- , «Venise, les villes et les campagnes de la Terre Ferme (XV^e–XVI^e siècles). Éléments d'une problématique», Neithard Bulst, Jean-Philippe Genet (éd.), *La ville, la bourgeoisie et la genèse de l'état moderne (XII^e–XVIII^e siècles)*, Paris, CNRS, 1988, p. 211–228.
- , *Denaro, navi e mercanti a Venezia 1200–1600*, Rome, Il Veltro, 1999.
- , *Le sel et la fortune de Venise*, vol. 1, *Production et monopole*, vol. 2, *Voiliers et commerce en Méditerranée 1200–1650*, Lille, Publications de l'Université de Lille III, 1978–1979.
- , *Venise et la mer. XII^e–XVIII^e siècles*, Paris, Fayard, 2006.
- Hours F., «Le rôle de Beyrouth dans le commerce officiel de Venise durant les dernières années du régime Mamlouk (1510–1517)», *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan indien*, Paris, SEVPEN, 1970, p. 435–440.
- Howard Deborah, *Venice and the East. The impact of the Islamic World on Venetian Architecture, 1100–1500*, New Haven, Londres, Yale University Press, 2000.
- Igual Luis D., «Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia (1391–1534)», *Anuario de Estudios medievales*, n° 24, Barcelone, 1994, p. 179–200.
- Jacoby David, «Les gens de mer dans la marine de guerre vénitienne de la mer Égée aux XIV^e et XV^e siècles», Rosalba Ragosta (éd.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples, Pironti, 1981, p. 169–203.
- , *Trade, Commodities and Shipping in the Medieval Mediterranean*, Aldershot, Variorum, 1997.
- Jardine Lisa, *Worldly Goods: A New History of the Renaissance*, Londres, Macmillan, 1996.
- Judde de Larivière Claire, «De l'impossible discours aux formes de l'action. La fidélité politique à Venise, XV^e–XVI^e siècles», *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, t. 118, 2006, p. 217–225.
- , «Entre gestion privée et contrôle public: les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge», *Histoire urbaine*, n° 12, avril 2005, p. 57–68.
- , «L'abandon de la navigation de ligne: les enjeux d'un processus économique (Venise, fin XV^e siècle-début XVI^e siècle)», *Studi Veneziani*, n.s., XLVII, 2004, p. 121–131.
- , «La décima vénitienne (XV^e–XVI^e siècles): reflet d'une société en mutation», M. Touzery éd., *De l'estime au cadastre en Europe*, Paris, CHEFF, 2007, p. 497–511.
- , «La frontière rapprochée: conflits au sein de la société vénitienne au temps de la ligue de Cambrai (1508–1516)», *Las sociedades fronterizas del Mediterráneo al Atlántico (ss. XVI–XVII)*, Actes du colloque organisé par la Casa de Velázquez et Framespa, à paraître.
- , «Navires, terres et bons d'État: les exigences publiques d'activités économiques privées dans la Venise de la fin du Moyen Âge», *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n° 88, 2002, p. 123–132.
- , «Procédures, enjeux et fonctions du testament à Venise aux confins du Moyen Âge et des Temps modernes. Le cas du patriciat marchand», *Le Moyen Âge*, t. 108, fasc. 3–4, 2002, p. 527–563.
- , «Ressources politiques et action économique: les conduites stratégiques des patriciens vénitiens face à la crise de la navigation publique (fin XV^e–début XVI^e siècle)», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 112, n° 4, 2005, p. 127–145.
- Karpov Sergej P., *La navigazione veneziana nel Mar nero, XIII–XV sec.*, Ravenne, Ed. del Girasole, 2000.
- Katele Irene B., «Piracy and the Venetian State: the Dilemma of Maritime Defense in the Fourteenth Century», *Speculum*, 63, n° 4, 1988, p. 865–889.
- Kempshall Matthew S., *The Common Good in Late Medieval Political Thought*, Oxford, Clarendon Press, 1999.
- King Margaret L., *Venetian Humanism in an Age of Patrician Dominance*, Princeton, Princeton University Press, 1986.

- Kirk Thomas A., *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559–1684*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2005.
- Kirshner Julius, «Introduction: The State Is “Back In”», *The Journal of Modern History*, vol. 67, sup., 1995, p. S1–S10.
- Klapisch-Zuber Christiane, «Albero genealogico e costruzione della parentela nel Rinascimento», *Quaderni Storici. Costruire la parentela, donne e uomini nella definizione dei legami familiari*, 86, fasc. 2, 1994, p. 405–420.
- , «Du pluriel au singulier ou de la collaboration entre histoire quantitative et prosopographie», *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge-Temps modernes*, t. 100, 1, 1988, p. 241–245.
- , «La construction de l'identité sociale. Les magnats dans la Florence de la fin du Moyen Âge», Bernard Lepetit (éd.), *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*, Paris, Albin Michel, 1995, p. 151–164.
- , *L'ombre des ancêtres. Essai sur l'imaginaire médiéval de la parenté*, Paris, Fayard, 2000.
- Knapton Michael, «“Nobiltà e popolo” e un trentennio di storiografia veneta», *Nuova Rivista Storica*, 82, janvier–avril 1998, p. 167–192.
- , «City wealth and state wealth in Northeast Italy, 14th–17th centuries», Neithard Bulst, Jean-Philippe Genet (éd.), *La ville, la bourgeoisie et la genèse de l'état moderne (XII^e–XVIII^e siècles)*, Paris, CNRS, 1988, p. 183–209.
- , «I lanifici veneti in età moderna», *Archivio storico italiano*, a. 156, n° 4, 1998, p. 745–755.
- Konstan Angus, *Renaissance War Galley, 1470–1590*, Oxford, Osprey, 2002.
- La galea ritrovata. Origine delle cose di Venezia*, Venise, Consorzio Venezia Nuova, 2002.
- Lamaison Pierre, «La notion de maison. Entretien avec C. Lévi-Strauss», *Terrain*, n° 9, 1987, p. 34–39.
- Lanaro Paola, «At the Centre of the Old World. Reinterpreting Venetian Economic History», Paola Lanaro (éd.), *At the Centre of the Old World. Trade and Manufacturing in Venice and the Venetian Mainland, 1400–1800*, Toronto, Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006, p. 19–69.
- , «Economic space and urban policies: fairs and markets in the Italy of the early modern age», *Journal of Urban History*, 30, 1, 2003, p. 37–49.
- (éd.), *At the Centre of the Old World. Trade and Manufacturing in Venice and the Venetian Mainland, 1400–1800*, Toronto, Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006.
- , *I mercati nella Repubblica veneta. Economia cittadina e stato territoriale (secoli XV–XVIII)*, Venise, Marsilio, 1999.
- Lane Frederic C., «Cargaisons de coton et réglementations médiévales contre la surcharge des navires—Venise», *Revue d'histoire économique et sociale*, XL, 1962, p. 21–31.
- , «Diet and Wages seamen», *Venice and History. The collected papers of F. C. Lane*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1966, p. 263–268.
- , «Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic», *Journal of Economic History*, IV, 1944, p. 178–196; repris dans *Venice and History. The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 36–55.
- , «Fleets and Fairs: The Functions of the Venetian Muda», *Studi in onore di Armando Sapori*, vol. 1, Milan, Istituto editoriale cisalpino, 1957, p. 651–663; repris dans *Venice and History. The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 128–141.
- , «Investment and Usury», *Explorations in Entrepreneurial History*, II, serie III, 1964, p. 3–15.
- , «La balestra nella rivoluzione nautica del Medioevo», *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Turin, Einaudi, 1983, p. 240–250.
- , «La marine marchande et le trafic maritime de Venise à travers les siècles», *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, CNRS, 1962, p. 7–32.

- , «Naval Actions and Fleet Organization: 1499–1502», John R. Hale (éd.), *Renaissance Venice*, Londres, Faber, 1973, p. 143–173.
- , «Pepper Prices before Da Gama», *Journal of economic history*, 28, 1968, p. 590–597.
- , «Progrès technologiques et productivité dans les transports maritimes, de la fin du Moyen Âge au début des Temps modernes», *Revue historique*, 251, 1974, p. 277–302.
- , «Public Debt and Private Wealth. Particular in Sixteenth Century Venice», *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, vol. I, Toulouse, Privat, 1973, p. 317–325.
- , «Ritmo e rapidità di giro d'affari nel commercio veneziano del quattrocento», *Studi in onore di Gino Luzzatto*, vol. I, Milan, A. Giuffrè, 1949, p. 254–273.
- , «The Mediterranean Spice Trade: Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century», *American Historical Review*, vol. XLV, 1940, p. 581–590; repris dans *Venice and History: The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 25–34.
- , «The Role of Governments in Economic Growth in Early Modern Times», *The Journal of Economic History*, vol. 35, n° 1, 1975, p. 8–17.
- , «Tonnages, Medieval and Modern», *Economic History Review*, s. II, 17, 1964, p. 213–233.
- , «Venetian Bankers, 1496–1533: A Study in the Early Stages of Deposit Banking», *Journal of Political Economy*, XLV, 1937, p. 187–206.
- , «Venetian Merchant Galleys, 1300–1334: Private and Communal Operation», *Speculum*, XXXVIII, 1963, p. 179–203; repris dans *Venice and History: The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 193–226.
- , «Venetian Seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages», Agostino Pertusi (éd.), *Venezia e il Levante fino al sec. XV*, vol. I, Florence, Leo S. Olschki, 1973, p. 403–429.
- , «Venetian Shipping During the Commercial Revolution», *American Historical Review*, vol. XXXVIII, 1933, p. 219–239; repris dans *Venice and History: The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 3–24.
- , «Wages and Recruitment of Venetian Galeotti. 1470–1580», *Studi Veneziani*, n.s., VI, 1982, p. 15–43.
- , *Andrea Barbarigo Merchant of Venice (1418–1449)*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1944.
- , *I mercanti di Venezia*, Turin, Einaudi, 1982.
- , *Le navi di Venezia*, Turin, Einaudi, 1983.
- , *Studies in Venetian Social and Economic History*, Benjamin G. Kohl, Reinhold C. Mueller (éd.), Londres, Variorum Reprints, 1987.
- , *Venice and History: The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1966.
- , *Venice: a Maritime Republic*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1973; trad. fr. *Venise, une République maritime*, Paris, Flammarion, 1985.
- , *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1934, trad. fr. *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, SEVPEN, 1965.
- , Mueller Reinhold C., *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*, vol. 1, *Coins and Moneys of account*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1985.
- Le Goff Jacques, «Au Moyen Âge. Temps de l'Église et temps du marchand», *Annales ESC*, 15, n° 3, 1960, p. 417–453.
- Le marchand au Moyen Âge*, Paris, SHMES, 1992.
- Lepetit Bernard, «L'histoire prend-elle les acteurs au sérieux?», *Espace-Temps*, n° 59–60–61, 1995, p. 112–122.
- (éd.), *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*, Paris, Albin Michel, 1995.
- Les élites urbaines au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, École française de Rome, 1997.

- Libby Joseph L., «Venetian History and Political Thought after 1509», *Studies in the Renaissance*, volume XX, 1973, p. 7–45.
- Livi Carlo, Sella Domenico, Tucci Ugo, «Un problème d'histoire: la décadence économique de Venise», *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel XVII secolo*, Venise, Rome, Ist. per la collaborazione culturale, 1961, p. 289–317.
- Lowry Martin J., *Power, print and profit: Nicholas Jenson and the rise of Venetian publishing in Renaissance Europe*, Londres, Blackwell, 1990.
- Luzzatto Gino, «L'attività commerciale di un patrizio veneziano del Quattrocento», *Studi di storia economica veneziana*, Padoue, CEDAM, 1954, p. 167–193.
- , «La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nella tradizione e nella realtà», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. LIV–LV, 1954, p. 162–181.
- , «Les activités économiques du patriciat vénitien (X^e–XIV^e siècles)», *Annales d'Histoire économique et sociale*, 43, 1937, p. 25–57.
- , «Navigazione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medio Evo», *Popoli*, a. I, sous le pseudonyme de G. Padovan, Milan, 1941, p. 389–391; repris dans *Studi di Storia economica veneziana*, Padoue, CEDAM, 1954, p. 53–57.
- , «Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI», *Studi storici in onore de C. Manfroni*, Padoue, 1925, p. 383–400.
- , «Piccoli e grandi mercanti nelle città italiane del Rinascimento», *Storia e teoria economica in onore di Giuseppe Prato*, Turin, Tip. Baravalle e Falconieri, 1931, p. 27–49.
- , «Vi furono fiere a Venezia?», *Studi di Storia economica veneziana*, Padoue, CEDAM, 1954.
- , *Il debito pubblico della Repubblica di Venezia*, Milan, Varese, Ist. editoriale cisalpino, 1963.
- , *Storia economica di Venezia dal XI al XVI secolo*, Venise, Centro internazionale delle Arti e del Costume, 1961.
- , *Studi di Storia economica veneziana*, Padoue, CEDAM, 1954.
- Mack Rosamond E., *Bazaar to piazza: Islamic trade and Italian art, 1300–1600*, Berkeley, Londres, University of California Press, 2001.
- Mackenney Richard, «Arti e stato a Venezia tra tardo Medio Evo e '600», *Studi Veneziani*, n.s., V, 1981, p. 127–143.
- , «Public and private in Renaissance Venice», *Renaissance Studies*, vol. 12, n° 1, mars 1998, p. 109–130.
- , «The Guilds of Venice: State and Society in the Longue Durée», *Studi Veneziani*, n.s. 34, 1997, p. 15–43.
- , *Tradesmen and traders. The World of the Guilds in Venice and Europe, c. 1250–c. 1650*, Londres, Croom Helm, 1987.
- Mafrici Mirella, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI–XVIII)*, Naples, Edizioni scientifiche italiane, 1995.
- Magalhães-Godinho Vitorino, «Le repli vénitien et égyptien et la route du Cap (1496–1533)», *Hommage à Lucien Febvre*, vol. II, Paris, A. Colin, 1953, p. 283–300.
- , *L'économie de l'Empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles*, Paris, SEVPEN, 1969.
- Maier Charles S. (éd.), *Changing boundaries of the political. Essays on the evolving balance between the state and society, public and private in Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.
- Malanima Paolo, «Pisa and the Trade Routes to the Near East in the Late Middle Ages», *Journal of European Economic History*, vol. 16, 1985, p. 335–356.
- Mallett Michael E., «Venezia e la politica italiana 1454–1530», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. IV, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 245–310.
- , *The Florentine Galleys in the XVth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1967.
- , Hale John R., *The Military Organization of a Renaissance State: Venice, 1400 to 1617*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

- Manca Ciro, «Un modello di sviluppo economico delle città marittime italiane dal XIV al XVI secolo», *Nuova Rivista Storica*, 60, 1976, p. 249–268.
- Mandich Giulio, «Forme associative e misure anticoncorrenziali nel commercio marittimo veneziano del secolo XV», *Rivista della Società*, IV, 1961, p. 471–508.
- Maranini Giuseppe, *La costituzione di Venezia*, 1, *Dalle origini alla serrata del Maggior Consiglio*, 1927; 2, *Dopo la serrata del Maggior Consiglio*, 1931, Venice, 1927–1931; rééd. Florence, La Nuova Italia, 1974.
- Martin John, Romano Dennis (éd.), *Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, 1297–1797*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2000.
- Martin Lillian R., *The art and archaeology of Venetian ships and boats*, Londres, Chatham, 2001.
- Maschke Eric, «La mentalité des marchands européens au Moyen Âge», *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. XLII, n° 4, 1964, p. 457–484.
- Mazzaoui Maureen Fennell, *The Italian Cotton Industry in the later Middle Ages, 1100–1600*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981.
- McCray Patrick, *Glassmaking in Renaissance Venice: the Fragile Craft*, Aldershot, Ashgate, 1999.
- Melis Federigo, «Le comunicazioni transpeninsulari sostenute da Venezia nei secoli XIV e XV», *Economia e storia*, a. XIX, fasc. 2, 1972, p. 157–174.
- , *Documenti per la storia economica dei secoli XIII–XVI*, Florence, Leo S. Olschki, 1972.
- , *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Florence, Le Monnier, 1988.
- Melton James Van Horn, *The Rise of the Public in Enlightenment Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001.
- Menegon Loris, «I figli naturali nell'ambito della famiglia patrizia veneziana in età moderna. Un primo approccio», *Terra d'Este, Rivista di Storia e Cultura*, a. VII, n° 13, janvier-juin 1997, p. 73–95.
- Molà Luca, *La comunità dei Lucchesi a Venezia. Immigrazione e industria della seta nel tardo Medioevo*, Venice, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1994.
- , *The Silk Industry of Renaissance Venice*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000.
- , Franceschi Franco, «L'economia del Rinascimento: dalle teorie della crisi alla 'preistoria del consumismo'», *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, vol. 1, Marcello Fantoni (éd.), *Storia e storiografia*, Trévis, Fondazione Cassamarca, 2005, p. 185–200.
- , Mueller Reinhold C., «Essere straniero a Venezia nel tardo Medioevo: accoglienza e rifiuto nei privilegi di cittadinanza e nelle sentenze criminali», S. Cava-ciocchi (éd.), *Le migrazioni in Europa, secc. XIII–XVIII*, Florence, Le Monnier, 1994, p. 839–851.
- Mollat Michel, «Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge», *Hansische Geschichtsblätter*, 90, 1972, p. 1–14.
- , Braunstein Philippe, Hocquet Jean-Claude, «Réflexions sur l'expansion vénitienne en Méditerranée», Agostino Pertusi (éd.), *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, vol. II, Florence, Leo S. Olschki, 1973, p. 515–539.
- Molmenti Pompeo, «Il contrabbando sotto la Repubblica Veneta», *Atti del Istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, LXXVI, 1916–1917, p. 977–1021.
- Moos Peter von, «'Public' et 'privé' à la fin du Moyen Âge. Le 'bien commun' et la 'loi de la conscience'», *Studi medievali*, serie terza, XLI, fasc. 2, 2000, p. 505–548.
- , «Das Öffentliche und das Private im Mittelalter. Für einen kontrollierten Anachronismus», Gert Melville, Peter von Moos (éd.), *Das Öffentliche und Private in der Vormoderne*, Cologne, Böhlau, 1998, p. 3–83.
- Morresi Manuela, *Piazza San Marco. Istituzioni, poteri e architettura a Venezia nel primo Cinquecento*, Milan, Electa, 1999.

- Morsel Joseph, «La noblesse et les villes à la fin du Moyen Âge. Nouvelles perspectives de recherche», *Bulletin d'information de la Mission historique française en Allemagne*, 32, 1996, p. 32–53.
- , *La noblesse contre le Prince. L'espace social des Thüngen à la fin du Moyen Âge (Franconie, v. 1250–1525)*, Stuttgart, J. Thorbecke, 2000.
- Mousnier Roland, «Le trafic des offices à Venise», *La plume, la faucille et le marteau. Institutions et société en France du Moyen Âge à la Révolution*, Paris, PUF, 1970, p. 387–401.
- Moutoukias Zaccarias, «Peut-on faire l'économie d'une économie politique? (note critique)», *Annales HSS*, 56, n° 6, 2001, p. 1111–1128.
- Mozzato Andrea, «'Rulers of Venice (1332–1524)'. Alcune osservazioni sulla schedatura dei registri del *Segretario alle Voci*», *Reti medievali. Rivista*, VI, n° 2, 2005 (www.dssg.unifi.it/_RM/rivista/saggi/Mozzato.htm).
- , «The Production of Woollens in Fifteenth- and Sixteenth-Century Venice», Paola Lanaro (éd.), *At the Centre of the Old World. Trade and Manufacturing in Venice and the Venetian Mainland, 1400–1800*, Toronto, Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006, p. 73–107.
- Mueller Reinhold C., «I banchi locali a Venezia nel Tardo Medioevo», *Studi Storici*, n° 1, 1987, p. 145–156.
- , «Peste e demografia. Medioevo e Rinascimento», *Venezia e la peste 1348–1797*, Venise, Marsilio, 1979, p. 93–96.
- , «The Role of Bank Money in Venice, 1300–1500», *Studi Veneziani*, n.s., III, 1979, p. 47–96.
- , *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*, vol. 2, *The Venetian Money Market: Banks, Panics and the Public Debt, 1200–1500*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 1997.
- Muir Edward, «Manifestazioni e cerimonie nella Venezia di Andrea Gritti», Manfredo Tafuri (éd.), *Renovatio urbis: Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523–38)*, Rome, Officina, p. 59–77.
- , «Was There Republicanism in the Renaissance Republics? Venice after Agnadello», John Martin, Dennis Romano (éd.), *Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, 1297–1797*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 137–167.
- , *Civic ritual in Renaissance Venice*, Princeton, Princeton University Press, 1981.
- Muldrew Craig, *The Economy of Obligation. The Culture of Credit and Social Relations in Early Modern England*, Basingstoke, Macmillan, 1998.
- Musso Gian-Giacomo, *Navigazione e commercio con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova, Secoli XIV–XV*, Rome, De Luca, 1975.
- Nam Jong-Kuk, *Le commerce du coton en Méditerranée à la fin du Moyen Âge*, Leyde, Brill, 2007.
- Nehlsen-von Stryk Karin, «Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento», *Centro tedesco di studi veneziani*, 18, Venise, 1980.
- , *L'assicurazione marittima a Venezia nel secolo XV*, Rome, Il Veltro editore, 1988.
- Netto Giovanni, «La terraferma veneziana nel 1555», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CXXVI, 1986, p. 91–127.
- Oliveira Julieta Teixeira Marques de, *Veneza e Portugal no século XVI: Subsídios para a sua história*, Lisbonne, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.
- Olivieri Achille, «Capitale mercantile e committenza nella Venezia del Sansovino», *Critica storica*, 4, 1978, p. 44–77.
- , «Jeu et capitalisme à Venise (1530–1560)», Philippe Ariès, Jean-Claude Margolin (éd.), *Les jeux à la Renaissance*, Paris, J. Vrin, 1982, p. 151–162.
- , «Mercanti e “mondi”: a Venezia nel '500», *Studi Veneziani*, n.s., VII, 1983, p. 143–160.

- , «Ordine e fortuna. Lo spazio della galea veneziana nel '500», *Il Veltro. Rivista della civiltà italiana*, 27, 1983, p. 469–475.
- Orléan André, «Pour une approche cognitive des conventions économiques», *L'économie des conventions*, n° spécial de la *Revue économique*, mars 1989, vol. 40, n° 2, 1989, p. 241–272.
- Padgett John F., Ansell Christopher K., «Robust Action and the Rise of the Medici, 1400–1434», *American Journal of Sociology*, vol. 98, n° 6, 1993, p. 1259–1319.
- Pancieria Walter, «La polvere da sparo», Philippe Braunstein, Luca Molà (éd.), *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, vol. 3, *Produzione e tecniche*, Trévise, Fondazione Cassamarca, 2007, p. 305–321.
- Pedani Maria Pia, «Consoli veneziani nei porti del Mediterraneo in età moderna», R. Cancila (éd.), *Mediterraneo in armi (secc. XV–XVIII)*, t. I, Palermo, Mediterranea, 2007, p. 175–205.
- , «Venetians Consuls in Egypt and Syria in the Ottoman Age», *Mediterranean World*, 18, 2006, p. 7–21.
- Pepper Simon, «Fortress and fleet: the defence of Venice's mainland Greek colonies in the late fifteenth century», David S. Chambers (éd.), *War, Society and Culture in Renaissance Venice. Essays in honour of John Hale*, Londres, The Hambledon Press, 1993, p. 29–55.
- Pertusi Agostino (éd.), *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, 2 vol., Florence, Leo S. Olschki, 1973.
- Petitfrère Claude (éd.), *Construction, reproduction et représentation des patriciats urbains de l'Antiquité au XX^e siècle*, Tours, CEHVI, 1999.
- Pezzolo Luciano, «La finanza pubblica: dal prestito all'imposta», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 703–751.
- , «Sistema di potere e politica finanziaria nella Repubblica di Venezia (secoli XV–XVI)», Giorgio Chittolini, Anthony Molho, Pierangelo Schiera (éd.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1994, p. 303–327.
- , *Il fisco dei Veneziani. Finanza pubblica ed economia tra XV e XVII secolo*, Vérone, Cierre, 2003.
- Piasentini Stefano, «La setta di Londra: un ammutinamento di ciurme veneziane del 1396», *Studi Storici*, 2, avril–juin 1996, p. 513–540.
- Piattoli Livio, «Il contratto di assicurazione marittima a Venezia nel medioevo», *Rivista di storia del diritto italiano*, 13, 1935, p. 327–339.
- Pillinini Giovanni, «Bernardo Francesco de Dandolo», *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 9, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1983, p. 305–308.
- Pizzarello Ugo, Fontana Vincenzo (éd.), *Pietre e legni dell'Arsenale di Venezia*, Venise, Altra riva, 1983.
- Poumarède Géraud, *Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, PUF, 2004.
- Povolo Claudio, «Centro e periferia nella Repubblica di Venezia. Un profilo», Giorgio Chittolini, Anthony Molho, Pierangelo Schiera (éd.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1994, p. 207–221.
- Pozza Marco, «I proprietari fondiari in Terraferma», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. II, *Il Comune*, G. Cracco, G. Ortalli (éd.), Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1995, p. 661–680.
- Pryor John H., *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean (649–1571)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- , «The Mediterranean Round Ship», Robert Gardiner (éd.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 59–76.

- Pullan Brian, «The famine in Venice and the new poor law 1527–29», *Studi Veneziani*, V–VI, 1963–1964, p. 141–202.
- , «The occupations and investments of the Venetian nobility in the middle and late sixteenth century», John R. Hale (éd.), *Renaissance Venice*, Londres, Faber, 1973, p. 379–408.
- , «Wage-earners and the Venetian economy, 1550–1630», *The Economic History Review*, 16, 1964, p. 407–426.
- , *Poverty and Charity: Europe, Italy, Venice 1400–1700*, Aldershot, Variorum, 1994.
- , *Rich and Poor in Renaissance Venice. The Social institution of a Catholic state 1500–1620*, Oxford, Blackwell, 1971.
- (éd.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Londres, Methuen, 1968.
- Queller Donald E., «The civic irresponsibility of the Venetian nobility», *Economy, Society and Government in Medieval Italy. Essays in Memory of Robert L. Reynolds*, The Kent State University Press, 1969, p. 223–236.
- , *The Venetian Patriciate, Reality versus Myth*, Urbana, University of Illinois Press, 1986.
- Ragosta Rosalba (éd.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples, Pironti, 1981.
- Raines Dorit, *L'invention du mythe aristocratique: l'image de soi du patriciat vénitien au temps de la Sérénissime*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 2006.
- Rapp Richard T., «Real Estate and Rational Investment in Early Modern Venice», *The Journal of European Economic History*, vol. 8–2, 1970, p. 269–290.
- , «The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution», *Journal of Economic History*, 35–3, 1975, p. 499–525.
- , *Industry and Economic Decline in Seventeenth Century Venice*, Cambridge, Londres, Harvard University Press, 1974.
- Ravid Benjamin, «The Religious, Economic, and Social Background and Context of the Establishment of the Ghetti of Venice», Gaetano Cozzi (éd.), *Gli Ebrei e Venezia, secoli XIV–XVIII*, Milan, Edizioni di Comunità, 1987, p. 211–260.
- Rawlinson Henry G., «The Flanders Galleys: Some Notes on Seaborne Trade between Venice and England, 1327–1532», *Mariner's Mirror*, 12, 1926, p. 145–168.
- Reinhard Wolfgang (éd.), *Élites du pouvoir et construction de l'État*, Paris, PUF, 1996.
- Revel Jacques (éd.), *Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996.
- Reynolds Susan, «The Historiography of the Medieval State», Michael Bentley (éd.), *Companion to Historiography*, Londres, Routledge, 1997, p. 117–138.
- Romano Dennis, *Housecraft and Statecraft, Domestic Service in Renaissance Venice, 1400–1600*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 1996.
- , *Patricians and Popolani. The Social Foundations of the Venetian Renaissance State*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 1987.
- Romano Ruggiero, «À propos du commerce du blé dans la Méditerranée des XIV^e et XV^e siècles», *Hommage à Lucien Febvre*, vol. II, Paris, A. Collin, 1953, p. 146–162.
- , «Aspetti economici degli armamenti navali veneziani nel secolo XVI», *Rivista Storica Italiana*, vol. LXVI, fasc. 1, 1954, p. 39–67.
- , «La marine marchande vénitienne au XVI^e siècle», Michel Mollat (éd.), *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 36–68.
- , Tenenti Alberto, Tucci Ugo, «Venise et la route du Cap: 1499–1517», *Méditerranée et Océan indien*, Paris, École pratique des hautes études, 1970, p. 109–132.
- Rösch Gerhard, «Lo sviluppo mercantile», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. II, *L'età del Comune*, Giorgio Cracco, Gherardo Ortalli (éd.), Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1995, p. 131–154.

- Rossi Franco, «L'Arsenale: i quadri direttivi», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 593–639.
- Rubin De Cervin Giovanni Battista, *Bateaux et batellerie de Venise*, Lausanne, Paris, Vilo, 1978.
- Ruddock Awyn A., *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270–1600*, Southampton, University College, 1951.
- Sacerdoti Adolfo, «L'assicurazione a Venezia», *Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, LVI, 1897–1898, p. 1082–1098.
- , «Le colleganze nella pratica degli affari e nella legislazione veneta», *Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, LIX, 1899–1900, p. 1–45.
- , «Note sulle galere da mercato veneziane nel XV secolo», *Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano*, IV, 1962, p. 80–105.
- Salais Robert, «L'analyse économique des conventions du travail», *L'économie des conventions*, n° spécial de la *Revue économique*, mars 1989, vol. 40, n° 2, 1989, p. 199–240.
- Sapori Armando, *Il mercante italiano nel medioevo: quattro conferenze tenute all'École Pratique des Hautes-Etudes*, rééd. Milan, Jaca Book, 1990.
- Sardella Pierre, «L'épanouissement industriel de Venise au XVI^e siècle», *Annales ESC*, n° 2, 1947, p. 195–196.
- , *Nouvelles et spéculations à Venise au début du XVI^e siècle*, *Cahier des Annales*, 1, 1948.
- Scarabello Giovanni, «Strutture assistenziali a Venezia nella prima metà del '500 e avvisi europei della riforma dell'assistenza», Manfredo Tafuri (éd.), *Renovatio urbis: Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523–38)*, Rome, Officina, 1984, p. 119–133.
- Schalk Ellery, *From Valor to Pedigree*, Princeton, Princeton University Press, 1986; trad. fr. *L'épée et le sang. Une histoire du concept de noblesse (vers 1500–vers 1650)*, Seyssel, Champ Vallon, 1996.
- Scialoja Antonio, «Cenni storici esgetici e critici intorno alla qualifica di armatore», *Rivista del diritto della navigazione*, III, 1937.
- , «Le galee grosse della Repubblica Veneta. Un precedente medioevale dei “pools” marittimi», *Saggi di storia del diritto marittimo*, Rome, Soc. ed. del Foro italiano, 1946, p. 249–307.
- Sella Domenico, «Crisis and Transformation in Venetian Trade», Brian Pullan (éd.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Londres, Methuen, p. 106–126.
- , «L'economia», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. VI, Gaetano Cozzi, Paolo Prodi (éd.), *Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1994, p. 651–711.
- , «Les mouvements longs de l'industrie lainière à Venise aux XVI^e et XVII^e siècles», *Annales ESC*, 12, n° 1, 1957, p. 29–45.
- Senellart Michel, *Machiavélisme et raison d'État*, Paris, PUF, 1989.
- Shaw James, *The Justice of Venice. Authorities and Liberties in the Urban Economy, 1550–1700*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- Sicking Louis, *Neptune and the Netherlands. State, Economy and War at Sea in the Renaissance*, Leyde, Boston, Brill, 2004.
- Silvano Giovanni, *La «Repubblica de' Viniziani». Ricerche sul Repubblicanesimo veneziano in età moderna*, Florence, Leo S. Olschki, 1993.
- Silvini Giorgio, *Venezia e Portogallo sulla via delle spezie (1498–1517)*, Trieste, TET, 1982.
- Skinner Quentin, *Republicanism: a shared european heritage*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002.
- Sottas Jules, *Les messageries maritimes de Venise aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1938.
- Spallanzani Marco (éd.), *La lana come materia prima. I fenomeni della produzione e circolazione nei secoli XIII–XVII*, Florence, Le Monnier, 1974.

- , *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII–XVIII)*, Florence, Leo S. Olschki, 1976.
- Stahl Alan M., «The Deathbed Oration of Doge Mocenigo and the Mint of Venice», *Mediterranean Historical Review*, 10, 1995, p. 284–301.
- , *Zecca: the mint of Venice in the Middle Ages*, Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000.
- Stefani Giuseppe (éd.), *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, 2 vol., Trieste, Poligrafici Il Resto del Carlino, 1956.
- Stella Aldo, «La crisi economica veneziana della seconda metà del secolo XVI», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. LVIII–LIX, 1956, p. 17–68.
- Stöckly Doris, «Les protagonistes de la navigation vénitienne d'État en mer Noire (XIII^e–XV^e siècles)», *Thesaurismata*, 23, 1993, p. 81–90.
- , «Sur le chemin des galères vénitiennes vers la Terre Sainte», *Thesaurismata*, 27, 1997, p. 79–88.
- , *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin du XIII^e–milieu du XV^e siècle)*, Leyde, Brill, 1995.
- Storia della cultura veneta*, Vicence, Neri Pozza, 1976–1986.
- Tome II, *Il Trecento*, 1976.
- Tome III, *Dal primo Quattrocento al concilio di Trento*, 1–2, 1980; 3, 1981.
- Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991–2002.
- Tome II, Giorgio Cracco, Gherardo Ortalli (éd.), *L'età del Comune*, 1995.
- Tome III, Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éd.), *La formazione dello Stato patrizio*, 1997.
- Tome IV, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, 1996.
- Tome V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, 1996.
- Tome VI, Gaetano Cozzi, Paolo Prodi (éd.), *Dal Rinascimento al Barocco*, 1994.
- Temi, Il mare*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), 1991.
- Tadić Jorjo, «Le port de Raguse et sa flotte au XVI^e siècle», Michel Mollat (éd.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 9–26.
- Tafuri Manfredo (éd.), «*Renovatio urbis*»: *Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523–38)*, Rome, Officina, 1984.
- Tenenti Alberto, «I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento», *Rivista storica italiana*, 72, 1960, p. 234–287.
- , «Il nobile veneziano all'epoca del Veronese», Vittore Branca, Carlo Ossola (éd.), *Crisi e rinnovamenti nell'autunno del Rinascimento a Venezia*, Florence, Leo S. Olschki, 1991, p. 105–118.
- , «Il senso del mare», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 7–76.
- , «Il senso dello spazio e del tempo nel mondo veneziano dei secoli XV e XVI», *Credenze, ideologie, libertinismi tra Medioevo ed età moderna*, Bologne, Il Mulino, 1978, p. 75–118.
- , «Il senso dello Stato», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. IV, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 311–344.
- , «L'assicurazione marittima», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 663–686.
- , «L'uso scenografico degli spazi pubblici: 1490–1580», *Tiziano e Venezia*, Vicence, Neri Pozza, 1980, p. 21–26.

- , «La congiuntura veneto-ungherese tra la fine del Quattrocento e gli inizi del Cinquecento», Vittore Branca (éd.), *Venezia e Ungheria nel Rinascimento*, Florence, Leo S. Olschki, 1973, p. 135–143.
- , «La congiuntura veneziana nel trentennio giorgionesco», *Giorgione e l'Umanesimo veneziano*, Rodolfo Pallucchini (éd.), Florence, Leo S. Olschki, 1981, p. 19–36.
- , «La cultura veneziana ed europea alla svolta del secondo Cinquecento», Vittore Branca, Carlo Ossola (éd.), *Crisi e rinnovamenti nell'autunno del Rinascimento a Venezia*, Florence, Leo S. Olschki, 1991, p. 119–131.
- , «La rappresentazione del potere», Gino Benzoni (éd.), *I dogi*, Milan, Electa, 1982, p. 73–106.
- , «Nuove dimensioni della presenza veneziana nel Mediterraneo», Hans Georg Beck, Manoussos Manoussacas, Agostino Pertusi (éd.), *Venezia centro di mediazione fra Oriente e Occidente (sec. XV–XVI). Aspetti e problemi*, vol. 1, Florence, Leo S. Olschki, 1977, p. 1–10.
- , «Profilo di un conflitto secolare», *Venezia e i Turchi*, Milan, Electa, 1985, p. 9–37.
- , *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, SEVPEN, 1962.
- , *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592–1609*, Paris, SEVPEN, 1959.
- , *Stato: un'idea, una logica. Dal comune italiano all'assolutismo francese*, Bologne, Il Mulino, 1987.
- , *Venezia e i corsari, 1580–1615*, Bari, Laterza, 1961.
- , *Venezia e il senso del mare. Storia di un prisma culturale dal XIII al XVIII secolo*, Milan, A. Guerini, 1999.
- , Vivanti Corrado, «Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes (XV^e–XVI^e siècles)», *Annales ESC*, 16, n° 1, 1961, p. 83–86.
- Tenenti Branislava, «I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: sec. XVI–XVII», *Studi Veneziani*, n.s., X, 1985, p. 15–55.
- , «Note sui tassi adriatici d'assicurazione nella prima metà del '500», *Studi Veneziani*, n.s., III, 1979, p. 187–202.
- , «Ragusa e Venezia nell'Adriatico della seconda metà del Cinquecento», *Studi Veneziani*, n.s., IV, 1980, p. 99–127.
- Theunissen Hans P. A., «Ottoman-Venetian Diplomats: The *Ahd-names*. The Historical Background and the Development of a Category of Political-Commercial Instruments together with an Annotated Edition of a Corpus of Relevant Documents», *Electronic Journal of Oriental Studies*, 1, 1998, n° 2, p. 1–698.
- Thévenot Laurent, «Équilibre et rationalité dans un univers complexe», *L'économie des conventions*, n° spécial de la *Revue économique*, mars 1989, vol. 40, n° 2, p. 147–197.
- Thiriet Freddy, «Les lettres commerciales des Bembo et le commerce vénitien dans l'Empire ottoman à la fin du XV^e siècle», *Studi in onore di A. Saporì*, vol. II, 1957, p. 911–933.
- , «Quelques observations sur le trafic des galères vénitiennes d'après le chiffre des *Incanti* (XIV^e–XV^e siècles)», *Studi in onore di A. Fanfani*, vol. 2, Milan, A. Giuffrè, 1962, p. 495–522.
- , *La Romanie vénitienne au Moyen Âge: le développement et l'exploitation du domaine colonial, XII^e–XV^e siècles*, Paris, Boccard, 1959.
- Thomson James K. J., *Decline in History. The European Experience*, Cambridge, Polity Press, 1998.
- Todesco Maria-Teresa, «Andamento demografico della nobiltà veneziana allo specchio delle votazioni nel Maggior Consiglio (1297–1797)», *Ateneo Veneto*, 176, 1989, p. 119–164.
- Tonini Camillo, Lucchi Piero (éd.), *Navigare e descrivere. Isolari e portolani del Museo Correr di Venezia, XV–XVIII secolo*, Venise, Marsilio, 2001.

- Trasselli Carmelo, «Sui Biscaglino in Sicilia tra '400 e '500», *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge-Temps modernes*, 1973, p. 143-158.
- Trivellato Francesca, *Fondamenta dei vetrai: lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*, Rome, Donzelli, 2000.
- Tucci Ugo, «Alle origini dello spirito capitalistico a Venezia. La previsione economica», *Studi in onore di A. Fanfani*, 3 vol., Milan, A. Giuffrè, 1962, p. 545-557.
- , «Antonio Cappello de Leonardo», *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 18, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1983, p. 743-747.
- , «Costi e ricavi di una galera veneziana», *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, Il Mulino, 1981, p. 161-230.
- , «Gli investimenti assicurativi a Venezia nella seconda metà del Cinquecento», *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, Il Mulino, 1981, p. 145-160.
- , «I servizi marittimi veneziani per il pellegrinaggio in Terrasanta nel medioevo», *Studi Veneziani*, n.s., IX, 1985, p. 43-66.
- , «I trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV-XVI», *Aspetti della vita economica medievale, Atti del convegno di studi nel 10 anniversario della morte di Federico Melis*, Florence, 1985, p. 447-463.
- , «L'alimentazione a bordo delle navi veneziane», *Studi Veneziani*, n.s., XIII, 1987, p. 103-145.
- , «La pratica della navigazione», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 527-560.
- , «La psicologia del mercante veneziano», *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, Il Mulino, 1981, p. 43-94.
- , «La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia», *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX)*, Naples, Pironti, 1986, p. 151-173.
- , «Le commerce vénitien du vin de Crète», Klaus Friedland (éd.), *Maritime Food Transport*, Cologne, Böhlau, 1994, p. 199-212.
- , «Le conseil des douze sur les navires vénitiens», Michel Mollat (éd.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 119-125.
- , «Liaisons commerciales et mouvements de navires entre la Méditerranée orientale et occidentale (XV^e-XIX^e siècles)», *Économies méditerranéennes: équilibres et intercommunications (XIII^e-XIX^e siècles)*, Athènes, Centre de recherches néo-helléniques, 1985, p. 3-17.
- , «Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano», Rosalba Ragosta (éd.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples, Pironti, 1981, p. 677-692.
- , «Monete e banche nel secolo del ducato d'oro», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, p. 753-805.
- , «Sur la pratique vénitienne de la navigation au XVI^e siècle. Quelques remarques», *Annales ESC*, 13, n° 1, 1958, p. 72-86.
- , «Un problema di metrologia navale: la botte veneziana», *Studi Veneziani*, IX, 1967, p. 201-246.
- , «Venetian Ship-Owners in the XVIth century», *The Journal of European Economic History*, XVI, 1987, p. 277-296.
- , «Venezia nel Cinquecento: una città industriale?», Vittore Branca, Carlo Ossola (éd.), *Crisi e rinnovamenti nell'autunno del Rinascimento a Venezia*, Florence, Leo S. Olschki, 1991, p. 61-83.
- , «Venezia, Ancona e i problemi della navigazione adriatica nel '500», *Mercati, mercanti, denaro nelle Marche (secoli XIV-XIX)*, Ancône, Deputazione di storia patria per le Marche, 1982, p. 147-170.
- , *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, Il Mulino, 1981.

- Valensi Lucette, *Venise et la Sublime Porte. La naissance du despote*, Paris, Hachette, 1987.
- Vallet Éric, *Marchands vénitiens en Syrie à la fin du XV^e siècle: pour l'honneur et le profit*, Paris, Association pour le développement de l'histoire économique, 1999.
- Vandenberg Paul, «North's institutionalism and the prospect of combining theoretical approaches», *Cambridge Journal of Economics*, 2002, vol. 26, p. 217–235.
- Varanini Gian Maria, «Proprietà fondiaria e agricoltura», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 807–880.
- Ventura Angelo, «Considerazioni sull'agricoltura veneta e sull'accumulazione originaria del capitale nei secoli XVI e XVII», *Studi Storici*, 9, 1968, p. 674–722.
- , *Nobiltà e popolo nella società veneta del '400 e '500*, Bari, Laterza, 1964.
- Vercellin Giorgio, «Mercanti turchi e sensali a Venezia», *Studi Veneziani*, n.s., IV, 1980, p. 45–78.
- Vergani Raffaello, «Le materie prime», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temì, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 285–312.
- , «Legname per l'Arsenale: i boschi 'banditi' nella repubblica di Venezia, secoli XV–XVII», Simonetta Cavacciochi (éd.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII–XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 401–413.
- Verlinden Charles, «Venise entre Méditerranée et Atlantique», Hans Georg Beck, Manoussos Manoussacas, Agostino Pertusi (éd.), *Venezia centro di mediazione fra Oriente e Occidente (sec. XV–XVI). Aspetti e problemi*, vol. 1, Florence, Leo S. Olschki, 1977, p. 51–55.
- Viallon Marie F., *Venise et la Porte ottomane (1453–1566). Un siècle de relations vénéto-ottomanes de la prise de Constantinople à la mort de Soliman*, Paris, Economica, 1995.
- Viaro Andrea, «La pena della galera. La condizione dei condannati a bordo delle galere veneziane», G. Cozzi (éd.), *Stato, società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. XV–XVIII)*, Rome, Jouvence, 1980, p. 379–430.
- Viviani Giuseppe Franco, «Il sistema mercantile veneto nella storiografia contemporanea», Giorgio Borelli (éd.), *Mercanti e vita economica nella Repubblica Veneta, secoli XIII–XVIII*, Verone, Banca popolare di Verona, 1985, p. 531–576.
- Wee Herman van der, «Structural changes in European long-distance trade, and particularly in the re-export trade from south to north, 1350–1750», James D. Tracy (éd.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance trade in the early modern world, 1350–1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 14–33.
- (éd.), *La banque en Occident*, Paris, Albin Michel, 1991.
- Weinstein Donald, *Ambassador from Venice: Pietro Pasqualigo in Lisbon 1501*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1960.
- Welch Evelyn, *Shopping in the Renaissance. Consumer Cultures in Italy, 1400–1600*, New Heaven et Londres, Yale University Press, 2005.
- Woolf Stuart J., «Venice and the Terraferma: Problems of the Change from Commercial to Landed Activities», *Studi Veneziani*, IV, 1962, p. 415–441.
- Wyrobisz Andrzej, «L'edilizia», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. V, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 679–702.
- Zanche Luciano de, *Tra Costantinopoli e Venezia. Dispacci di Stato e lettere di mercanti dal Basso Medioevo alla caduta della Serenissima*, Prato, Istituto di studi storici postali, 2000.
- Zannini Andrea, «L'impiego pubblico», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, t. IV, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1996, p. 415–463.
- , *Burocrazia e burocrati a Venezia in età moderna: i cittadini originari (sec. XVI–XVIII)*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1993.
- Zille Ester, «Il processo Grimani», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. XXXVI–XXXVII, 1945, p. 137–194.

- , «I balestrieri della pope», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CLXXVII, 1994, p. 5–38.
- , «Salari e stipendi a Venezia tra Quattrocento e Cinquecento», *Archivio Veneto*, 5^e série, vol. CXXXVIII, 1992, p. 5–29.
- Zordan Giorgio, «Le leggi del mare», *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éd.), *Temi, Il mare*, Rome, Istituto della enciclopedia italiana, 1991, p. 621–662.
- , *Repertorio di storiografia veneziana*, Padoue, Il Poligrafo, 1998.

INDEX

1. *Index des noms*

- Agostino (famille *cittadina*), 151n
 Banque, 154–155
 Laura de Matteo, 152
 Matteo d'Antonio, 151, 154
Ahmet pacha, 88
Alberto
 Antonio de Giacomo, 295
 Marino d'Antonio, 171n
Alemantti Anzolo, 296n
Ariano (famille *cittadina*), 151n
Arimondo
 Banque, 156
 Alvise de Pietro, 87, 231
 Andrea d'Alvise, 156
Astor (famille *cittadina*), 151n
 Giovanni Antonio de Gabriele,
 254
Aurami Antonio, 248n

Badoer, 147
 Andrea, 238
 Francesco, 263n
 Giovanni Alvise de Giacomo, 108
 Giovanni Andrea de Girolamo
 d'Andrea, 141, 291
Baffo Benedetto de Lorenzo, 132, 141,
 159
Bajazet II, 72
Balastro Nicolò, 282n
Balbi
 Eustachio de Zaccaria, 145
 Marco *cittadino* (et frères), 280
 Nicolò, 203n
Barbarigo, 148
 Andrea, 289
 Daniele, 100, 270
Barbaro
 Francesco de Daniele, 175
 Zaccaria de Daniele, 175
Barberousse, 94, 118
Basadonna
 Andrea de Filippo, 224–225
 Filippo d'Alvise, 219
 Giovanni d'Andrea, 133, 134n
Belegno, 198

Bembo
 Da San Giovanni in Bragora, 133
 Alvise de Lorenzo, 171n, 174
 Antonio, 263n
 Giovanni Alvise de Girolamo, 90,
 222
 Giovanni Battista de Francesco, 133
 Girolamo de Lorenzo, 171n, 174
 Pietro de Giovanni Battista, 133
Berengo Andrea, 296
Bernardino de Syracuse, 240
Bernardo *maestro*, fourreur, 166
Bernardo, 148–149, 247, 282
 Banque, 156
 Delle Navi, 292
 Battista, 263n
 Benedetto de Francesco, 145, 155,
 162
 Filippo de Dandolo, 52 (et frères),
 273, 283, 292
 Francesco de Dandolo, 86, 88–89,
 273, 283, 292
 Matteo de Francesco, 141, 145, 155,
 157, 159, 162, 203n, 212, 219,
 240, 261, 291, 295
Bevilaqua Francesco, 289
Biancho
 Nicolò, 238
 Polo, 290
Boldù
 Andrea d'Antonio, 172n
 Battista d'Antonio, 172n
 Gabriele d'Antonio, 172n
Bollani
 Marco d'Alvise, 277n
 Troiano de Girolamo, 224n
Bon Alvise d'Ottaviano, 145
Bragadin, 149, 240
 Andrea d'Alvise, 171n
 Bartolomeo, 139n
 Francesco d'Alvise, 171n
 Francesco de Girolamo, 182
 Giovanni d'Andrea, 145
 Giulio de Marco, 201
 Marco d'Andrea, 201

- Marco de Giovanni, 125n
 Marco, 108
 Nicolò d'Andrea, 145, 248
 Nicolò, 254, 278
 Bressan Leonardo, 83, 116
 Brocheta
 Filippo, 267n
 Pietro, 281
 Calbo Paolo de Marino, 212, 224
 Cappello, 147, 149
 Banque, 155–156
 Da San Samuele, 155
 Alvise de Carlo, 109, 141, 159
 Antonio de Leonardo, 155, 167
 Bernardo, 162
 Domenico de Carlo, 109, 188
 Filippo de Paolo, 139n
 Girolamo de Carlo, 224n
 Lorenzo de Giovanni, 172n
 Nicolò de Francesco, 125n
 Silvano de Leonardo, 155, 167
 Vincenzo, 116n
 Vittore de Leonardo, 155
 Castro Abraham, 91
 Cavalli Marino, 102
 Caxaruol Zaneto, 261
 Celsi, 150n, 198
 Giacomo de Girolamo, 149
 Charles Quint, 76–77, 90n
 Charles VIII, 112
 Cigogna, 198
 Bernardo, 198
 Civran Bertuccio de Pietro, 226n
 Clément VII, 76
 Cocco
 Antonio de Francesco, 267n, 292
 Giacomo, 91n
 Contarini, 30n, 139, 147, 149, 280
 Alessandro d'Imperiale, 254
 Alessandro de Pandolfo, 217, 222
 Alvise de Fantin, 192
 Alvise de Federico, 238, 281
 Alvise de Pandolfo, 226n
 Alvise, 162
 Andrea (doge 1367–1382), 301
 Angelo de Matteo, 170n, 172, 174
 Antonio de Carlo, 153
 Antonio de Federico, 141
 Antonio de Francesco, 167
 Bartolomeo, 267n
 Bernardo, 277
 Carlo de Battista, 170n, 173n
 Domenico de Matteo, 170n, 172, 174
 Federico d'Ambrogio, 141, 143, 159, 291
 Francesco d'Alvise, 181
 Francesco, 240
 Gasparo (1483–1542), 37, 38, 40, 60
 Gasparo d'Alvise (et frères), 173, 277
 Giacomo de Battista, 170n, 173n, 181, 280
 Giacomo de Pietro, 188
 Giovanni Battista de Baldassare, 132
 Giovanni d'Alvise, 173n
 Giovanni de Marco Antonio, 95, 132, 141, 144–146, 182–184, 187, 202, 248, 268, 291
 Giovanni Domenico de Giulio, 226n
 Giovanni, 280
 Girolamo de Battista, 140n, 141
 Girolamo de Bertuccio, 140n
 Imperiale de Ricardo, 132
 Marco Antonio d'Alvise, 144–145, 182–184, 221, 232
 Marco Antonio d'Andrea, 188, 198n
 Marco Antonio de Michele, 174
 Marino, 215
 Matteo de Matteo, 172
 Matteo, 94
 Nadalin, 87
 Pietro de Giovanni, 151, 152n, 164, 167, 291
 Pietro de Luca, 261
 Pietro, 92
 Pietro, fils naturel de Giovanni
 Domenico Contarini de Giulio, 135n
 Sebastiano d'Antonio, 248
 Sebastiano de Giulio, 201, 218, 226n
 Stefano de Bernardo, 230, 267n
 Stefano, 246
 Tadeo de Nicolò, 170n
 Tadeo, 287
 Teodosio de Bernardo, 230, 267n
 Tommaso, 267n
 Coram pacha, 88
 Coressi Piero, 284
 Corner, 285
 Donato d'Alvise, 197n
 Fantin de Girolamo *dalla Episcopia*, 281
 Francesco, 90n, 98
 Gabriel de Girolamo *dalla Episcopia*, 281

- Giacomo de Donato, 224n, 225n
 Giorgio, 291n
 Giovanni de Donato, 277n
 Giovanni Paolo, 271
 Girolamo de Giorgio, 292n
 Corona Antonio, 187
 Da Canal, 285
 Da Lezze
 Donato de Michele, 183–184
 Luca de Michele, 184
 Michele, 167, 289
 Da Molin, 240, 292
 Banque, 156
 Da San Zulian, 291n
 Andrea de Marino, 156, 220, 291
 Domenico, 19, 90, 105, 189, 296
 Lion de Nicolò, 224n
 Marino, 109n, 299
 Pietro de Marino, 156
 Da Mosto
 Alvise, 292n
 Bartolomeo, 232
 Cipriano, 238, 279
 Francesco de Giacomo, 292n
 Francesco de Pietro, 292n
 Damiano Jacopo, 260
 Dandolo
 Marco Antonio, 274n
 Marco de Giovanni, 291n
 De Anzelerii (famille *cittadina*), 151n
 De Francesco (famille *cittadina*), 151n
 Del Pozzo (famille *cittadina*), 151n
 Paolo de Paolo, 151
 Sebastiano de Paolo, 151–152
 Di Stefano (famille *cittadina*), 151n
 Zuan, 151n, 254–255, 273
 Diedo Antonio de Marco, 205, 221, 224
 Dolce (famille *cittadina*), 151n
 Dolfín, 230, 270
 Alvise, 280
 Benedetto, 240
 Domenico de Delfino, 139n
 Giacomo d'Alvise (et frères), 173
 Giovanni de Daniele, 174, 254
 Giovanni de Lorenzo, 273n
 Marco, 292n
 Nicolò de Barnaba, 106
 Nicolò de Giacomo, 192
 Pancrazio de Delfino, 167
 Sebastiano de Daniele, 188
 Donato, 147
 Antonio de Bartolomeo, 147n, 283
 Antonio de Giulio, 128, 183
 Giorgio de Marco Antonio, 197n
 Giovanni d'Alvise, 248, 254–255
 Giovanni de Tolomeo, 182
 Pietro d'Alvise, 248, 254
 Duodo
 Pietro de Luca, 267n
 Tommaso, 267n, 291n
 Emo, 149, 150n
 Constantino d'Agostino, 149
 Gabriele d'Agostino, 149
 Giorgio de Girolamo, 149
 Leonardo, 263n
 Vincenzo d'Agostino, 149
 Erizo de Costanzo, 282n
 Erizzo
 Andrea, 282
 Francesco de Filippo, 220
 Francesco de Girolamo, 188n
 Girolamo de Giovanni, 188n
 Fantachini de Nauplic, 269
 Ferat pacha, 88
 Ferdinand II d'Aragon, 74, 90n
 Fioravante Cristoforo, 47n
 Foscari
 Francesco de Nicolò, 165
 Girolamo de Nicolò, 165
 Leonardo de Nicolò, 165
 Paolo d'Urban, 282, 292n
 Foscari Giovanni Battista, 232
 Fra Bernardino, 239
 Francesco de Zuane da Venexia fils de Zuane da Candia, 165
 François I^{er}, 75–76
 Fuzier Marco, 160n
 Garzoni (famille *cittadina*), 151n
 Banque, 151, 153
 Agostin de Garzon, 153
 Andrea, 153
 Garzon, 153
 Garzoni, 147–149
 Da San Geremia, 153n
 Alvise de Marino, 140n, 144, 148
 Francesco de Marino, 114, 141, 143, 144, 148, 159, 161–162, 164, 182–184, 209
 Giovanni de Francesco, 184
 Giovanni de Marino, 141, 144, 148, 182–184, 224
 Girolamo de Marino, 162, 184
 Maria de Marino, 182
 Marino, 164

- Paola de Francesco, 162
 Vittore de Marino, 114, 131–133, 140n, 141, 148, 162, 182–184, 203, 209
 Zaccaria de Marino, 144, 148, 183–184
 Girardo, 150n
 Maffeo de Giovanni, 149
 Giustinian, 148
 Alvise de Marco, 168, 275
 Andrea d'Onfrè, 173
 Andrea, 282n
 Angelo d'Alvise, 187, 219
 Benedetto, 84, 191, 267n
 Cecilia de Benedetto, 155n
 Girolamo, 173
 Leonardo de Lorenzo (et frères), 171n
 Paola de Benedetto, 155n
 Sebastiano, 263n
 Gradenigo
 Francesco, 267n
 Gabriele, 271
 Marco de Giusto, 187
 Grillo Marco, 282n
 Grimani
 Da Santa Maria Formosa, 138
 Antonio, 223, 230
 Filippo d'Alvise, 232
 Francesco de Pietro, 181
 Giovanni Battista de Domenico, 92, 108, 125n, 197n, 204n
 Nicolò d'Alvise, 232
 Vincenzo de Francesco, 163n
 Gironi, 150n
 Pietro d'Andrea, 149
 Gritti
 Agostino, 282n
 Andrea (doge 1523–1538), 37, 40, 57
 Guicciardini Francesco (1483–1540), 53
 Guoro, 147
 Giusto de Pandolfo, 132–133, 224

 Hector Tripoli, 282n

 Jove (famille *cittadina*), 151n
 Jules II, 74–75
 Juliano (famille *cittadina*), 151n

 Lando Alvise, 187
 Lazaro de Zorzi, 282n
 Lion
 Antonio de Pietro, 181, 185
 Giovanni de Pietro, 181
 Girolamo de Pietro, 181
 Stefano, 292n

 Lippomano (banque), 155
 Lombardo
 Giulio de Leonardo, 145, 182
 Lugrezia de Leonardo, 146, 182
 Longo, 150n
 Marco d'Alvise, 149
 Lopez Sancho, 240
 Loredan, 147, 149
 Alvise de Marco, 88
 Alvise de Matteo, 197n
 Andrea, 93, 246, 282
 Antonio de Francesco, 141, 143
 Antonio de Matteo, 141
 Bernardo de Pietro, 163n
 Bianca de Giorgio, 145
 Giorgio de Marco, 153n
 Lorenzo de Fantino, 145
 Luca de Francesco, 141, 143, 145, 218
 Marco Antonio de Giorgio, 140n, 141, 143, 145
 Marco, 96
 Maria de Giorgio, 145
 Zaccaria, 94n
 Louis XII, 72, 74–75, 112
 Lovesin Andrea, 29n

 Magno
 Andrea, 282n
 Vincenzo de Pietro, 116
 Malipiero, 30n, 147, 283, 285
 Alvise, 267n
 Angelo de Tommaso, 221
 Domenico, 224n
 Gasparo, 291
 Marco de Pierazzo, 273n, 274n
 Marco, 267n, 292n
 Marino, 292n
 Paolo, 32, 282n
 Pierazzo, 267n
 Maniera Antonio de Messine, 240
 Marcello, 147, 149, 258
 Alvise de Domenico, 292n
 Alvise de Giacomo, 140n, 141, 143, 181, 202
 Andrea de Giacomo, 141, 143, 181, 187
 Marco de Giacomo Antonio, 169n
 Pietro de Giacomo, 141, 143, 162, 181
 Sebastiano d'Antonio, 272
 Sebastiano, 292n
 Valerio de Giacomo Antonio, 169n
 Marco da Liesina, 282n

- Marco de Giacomo de Syracuse, 240
 Marin di Polo, 241
 Martin de Zuane, 295
 Maximilien (empereur), 74
 Memo Fantino d'Alvise, 226n, 267n, 292
 Merlini Martino, 131
 Michiel, 147, 149
 Alli Tolentini, 133
 Angelo de Girolamo, 107, 133, 141, 159, 188n
 Fantino de Girolamo, 141, 159, 187
 Francesco d'Antonio, 132–133
 Francesco de Donato, 224n, 225n
 Francesco de Girolamo, 133
 Giacomo de Girolamo, 187, 291
 Pietro de Paolo, 183–184
 Michiele Zuan, 279
 Minio
 Antonio de Lorenzo, 148
 Giacomo de Lorenzo, 148
 Giovanni de Lorenzo, 148
 Marco, 263n
 Mocenigo, 147–149
 Da San Lio, 133
 Francesco de Girolamo, 188n
 Giacomo de Lorenzo, 132, 133
 Giovanni Francesco de Leonardo, 130, 141, 143, 188 (et frères)
 Leonardo de Tommaso, 201n
 Lorenzo de Girolamo, 133, 188
 Nicolò de Girolamo, 197n
 Tommaso (doge 1413–1423), 46
 Tommaso de Leonardo, 43, 299
 Morato Giacomo de Bartolomeo, 188
 Moro
 Gabriele d'Antonio (et frères), 172
 Giacomo d'Antonio, 224n
 Giovanni, 282n
 Marco, 95
 Sebastiano, 94
 Morosini, 30n, 147, 149
 Barbon, 132
 Carlo, 283
 Domenico de Giacomo, 201
 Federico, 84
 Filippo d'Andrea, 186
 Francesco d'Antonio, 273
 Giovanni d'Antonio, 285, 292n
 Giovanni d'Orsato, 116, 165, 224n
 Marco Antonio de Francesco, 188
 Nicolò, 161
 Pandolfo de Girolamo, 181
 Pietro de Battista, 283
 Pietro de Nicolò, 29n
 Tadeo de Francesco, 188
 Zaccaria de Nicolò, 174
 Nadal Giovanni de Bernardo, 141
 Nani
 Battista de Paolo, 277
 Bernardo de Giorgio, 161
 Paolo de Giacomo, 273
 Navaier
 Bernardo, 102
 Giovanni Alvise de Francesco, 152
 Navarro Pedro, 93, 198
 Negro Giovanni, 188
 Nicolò de Michiel, 47n
 Nicolò d'Andrea *maestro*, 165
 Orio
 Giovanni de Pietro, 198
 Marco de Pietro, 181
 Pasqualigo
 Alvise, 188
 Alvise de Filippo, 224n, 225n
 Francesco, 292n
 Lorenzo de Filippo, 164, 224n
 Pastrovichio
 Stephano, 285
 Zaneto, 248n
 Perizinus (famille *cittadina*), 151n
 Pesaro, 149
 Andrea, 282n
 Antonio, 96
 Francesco de Leonardo (et frères), 175
 Girolamo de Benedetto, 245
 Marco, 285
 Nicolò d'Andrea, 220
 Nicolò, 267n
 Pietro *da Londra*, 279
 Pietro de Nicolò, 141, 143, 171n, 181
 Piero da Liesena, 285
 Piero de Barthole, 280
 Pisani, 149
 Banque, 154
 Almoro de Giovanni, 141, 171
 Almoro de Girolamo, 188n
 Almoro, 175
 Alvise de Giovanni, 86 (et frères), 140n, 141, 143, 152, 154, 155n, 157, 164, 167, 183, 219

- Giovanni d'Alvise, 130, 154, 183,
 219, 249, 254, 291
 Lorenzo de Giovanni, 140n, 141,
 159, 171
 Luca d'Antonio, 187
 Luca de Nicolò, 191
 Vincenzo de Nicolò, 202
 Pizzamano, 149, 150n
 Alvise de Francesco, 188
 Domenico de Marco, 150
 Polani, 149
 Alvise de Giacomo, 166
 Pietro de Giacomo, 132, 141, 145,
 158–159, 161n, 187, 203n
 Vincenzo de Giacomo, 159, 165,
 224, 275
 Premarin Tommaso de Nicolò, 147n
 Priuli, 147
Banque, 155–156
 Alvise de Pietro, 141, 143, 159, 171,
 181
 Andrea d'Alvise, 192n
 Andrea, 299
 Antonio de Francesco, 261
 Antonio de Marco, 156
 Bernardo de Pietro, 171n
 Francesco de Lorenzo, 155, 181,
 290
 Giacomo de Michele, 119n, 120,
 195, 199n
 Giovanni de Pietro, 141, 143
 Girolamo de Lorenzo, 155
 Leonardo d'Agostino, 224
 Lorenzo de Pietro, 275
 Matteo, 238
 Michele de Costantino, 130, 140n,
 141, 143, 159
 Orsato de Marino, 197n
 Pietro de Francesco, 290
 Vincenzo de Lorenzo, 155, 290
 Qânsûh al-Ghûrî, 97
 Querini
 Fantino, 292n
 Fantino d'Angelo, 224n, 225n
 Girolamo d'Andrea, 231
 Guglielmo, 289
 Marco, 139
 Pietro, 47n
 Renier
 Alvise de Federico, 172
 Federico, 172n
 Rizzo (famille *cittadina*), 151n
 Rosso Marco Francesco, 83
 Sagredo
 Girolamo, 292n
 Marino de Girardo, 153
 Salamon Giovanni Alvise, 95
 Salvater (famille *cittadina*), 151n
 Samoriani Marco, 248n
 Sandelli
 Alessandro de Zuane, 168
 Silvestro de Zuane, 168
 Zuane, 168
 Sansovino Francesco (1521–1586), 38,
 79
 Sanudo
 Marco Antonio de Benedetto,
 165
 Marino, 84, 185, 299, 301
 Selîm, 76
 Semitecolo Zaccaria de Benedetto,
 292n
 Simonis (famille *cittadina*), 151n
 Gabriele, 254
 Soranzo, 148
 Andrea, 267n
 Bernardo, 282n
 Girolamo d'Alvise, 125n
 Pietro Antonio de Giovanni,
 204n
 Vittore de Maffeo, 204n, 212
 Stefano de Piacenza, 165
 Süleymân, 76–77
 Tagliapietra
 Filippo d'Alvise, 218
 Giovanni Antonio, 118
 Pietro, 283, 292n
 Tarlao Francesco, 267n
 Teldi Francesco, 97n
 Tempiaxe (famille *cittadina*), 151n
 Testa (famille *cittadina*), 151n
 Thomasin de Maphio, 285
 Tiepolo
 Francesco de Girolamo (et frères),
 283n
 Girolamo, 282
 Paolo, 100n
 Tommaso, 91
 Vincenzo, 292n
 Tomasini (famille *cittadina*), 151n
 Trevisan
 Alvise de Domenico, 108

- Domenico, 38, 98n, 263n
 Marco, 226
 Matteo, 252
 Nicolò, 188
 Paolo (et frères), 247
 Vincenzo de Melchiorre, 167
 Trifon Drago, 295
 Tron
 Antonio d'Eustachio, 185, 226, 233, 299
 Luca d'Antonio, 299–300
 Paolo de Vittore, 181
 Valier Antonio, 263n
 Vallaresso Luca, 92
 Valtier Zuan, 167
 Vassallo
 Matteo, 238, 292n
 Zuan, 287
 Vendramin
 Banque, 155–156
 Andrea (doge 1476–1478), 155
 Leonardo, 267n
 Luca d'Alvise, 155, 167
 Venier, 149
 Chiara de Giovanni, 145
 Gabriele, 287
 Giovanni Antonio, 287
 Giovanni d'Andrea, 145
 Nicolò de Girolamo, 140n, 141, 143, 159
 Santo de Giovanni, 145
 Tommaso, 261, 277n
 Vidal *capitano*, 238
 Zancaruol
 Antonio, 292
 Galeazzo, 292
 Zane
 Francesco de Bernardo, 226n
 Girolamo, 296n
 Zantani
 Vincenzo, 115, 119, 196, 220, 222, 234
 Zen, 147
 Carlo de Baccalario, 187
 Girolamo de Baccalario, 187
 Marco Antonio d'Alvise, 184n
 Pietro, 38, 299
 Tommaso, 24
 Zon Nicolò de Matteo, 188n
 Zorzi
 Antonia de Luca, 182
 Giovanna de Luca, 182
 Giulio de Marco Antonio, 192
 Zuan de Bortholomio, 282n
 Zuan Mathio de Valadivia de Syracuse, 240

2. Index des lieux

- Aboukir, 87
 Afrique du Nord (Barbarie, *Ifriqiya*), 18,
 70, 72, 74, 76, 90n, 94, 104, 110,
 129, 166, 237, 244, 250, 259, 285,
 291, 292n; galères *al trafego*, 66–70,
 129, 133, 162n, 181, 188, 190, 192,
 201, 205, 221, 224, 232, 259, 270;
 galères de Barbarie, 23, 42, 66–71,
 74–76, 80, 90–95, 107–110, 113–114,
 118, 120, 129–130, 132–133, 144,
 153, 155, 162n, 166, 183–185,
 187–188, 191–192, 198, 201n, 203,
 206, 208n, 217–218, 220n, 221–222,
 224–225, 227, 230, 232, 247, 250,
 253, 270
 Agnadello, 74, 170
 Aigues-Mortes, 18; galères
 d'Aigues-Mortes, 66–71, 129,
 133, 152, 225n
 Albanie, 243, 246, 248n, 278
 Alep, 90, 290
 Alexandrie, 18, 76, 86–87, 89, 91, 99,
 107, 167, 192, 205, 212, 222, 232,
 240–241, 258–265, 270, 278–279,
 291; galères d'Alexandrie, 39, 40,
 49, 64, 66–71, 74–77, 80–81, 84,
 86–87, 90–91, 94, 98–99, 99n, 102,
 104–109, 112–116, 118–120, 129,
 131, 133, 145, 151, 154–156, 162n,
 165n, 167n, 173n, 184n, 187, 192,
 193n, 197n, 203n, 204n, 207n, 208,
 209, 210n, 212–214, 218, 220, 222,
 224n, 225n, 226–227, 230, 231n,
 232, 234, 247, 259–263, 286n,
 301
 Alger, 74, 118
 Ancône, 42, 89, 101, 240, 278, 302
 Angleterre, 18, 19, 42, 72, 92, 101, 112,
 211, 250–251, 253, 279
 Aragon, 18
 Archipel, 77
 Arménie, 18, 69

- Baffo, 285
 Balkans, 80
 Barbaric, voir Afrique du Nord
 Bassorah, 87
 Bergame, 241
 Beyrouth, 18, 76, 88, 131, 205, 259,
 261; galères de Beyrouth, 1, 39, 43,
 47, 64, 66–71, 74–77, 80–81, 83–84,
 86–88, 93, 98–99, 104–108, 111–112,
 114–115, 118–119, 128–129, 133,
 139, 145, 153, 155, 165, 171n, 173n,
 174n, 183–185, 187–188, 193n, 195,
 196n, 197n, 199n, 201–202, 204–206,
 208, 210n, 212–213, 215n, 220–221,
 225n, 226–227, 230n, 231–233, 238,
 248n, 259, 261–264, 270, 279, 284n,
 299
 Bilbao, 239
 Bougie, 74, 167
 Brescia, 75

 Calcutta, 97, 99
 Campo Nogara, 172
 Camposanpiero, 173
 Candie, voir Crète
 Cap Malée, 285
 Carthagène, 218
 Catane, 118
 Cavarazzerre, 157
 Céphalonie, 73
 Chioggia, 82
 Chypre, 18, 28, 32, 39, 41, 64, 69, 73,
 77, 122, 199, 205, 244, 249, 268,
 270, 285, 287
 Conegliano, 240
 Constantinople, 38, 74, 87–88, 90n, 91,
 100–101, 112, 227, 279–280, 287
 Corfou, 73, 77, 213, 230, 247, 260
 Coron, 73
 Crémone, 72
 Crète, 21, 28, 73, 119n, 238, 270, 279
 Curzola, 277

 Dalmatie, 28, 46, 73, 100, 190, 193,
 214, 243, 245–246, 277
 Damas, 19, 86–90, 92, 94, 99, 105, 189,
 205, 232, 260–261, 265, 296
 Djerba, 118
 Durazzo, 73

 Égypte, 69, 76, 88, 94, 97, 205, 262,
 265, 287
 Espagne, 76, 93, 100, 240, 250
 Este, 173

 Famagouste, 116
 Ferrare, 89, 278
 Flandres, 18, 19, 101, 253, 265;
 galères de Flandres et d'Angleterre,
 22, 23, 32, 66–73, 75–76, 83–84,
 93, 108–113, 116, 120, 128–130,
 133–134, 147n, 151, 155, 162n,
 165n, 166, 172n, 173n, 181, 183,
 185–186, 192–193, 197n, 198, 200,
 206, 213, 217n, 219, 221, 224n,
 225n, 226–227, 230, 232, 245, 248n,
 250–255, 299
 Florence, 15, 89, 117
 France, 72, 93, 100, 250
 Frioul, 214, 271

 Gênes, 15, 89, 100
 Gibraltar, 118
 Grado, 157
 Grèce (Romanie), 18, 21, 28, 46,
 69, 111, 190, 193, 231, 244, 246,
 259–260, 265; galères de Romanie,
 23, 112

 Honcin, 217

 Ibiza, 249
 Indes, 96
 Indochine, 98
 Istrie, 32, 103, 192, 209, 212, 214, 219,
 245

 La Calle, 74
 La Mecque, 87
 Le Caire, 76, 97n, 261
 Lépante, 1, 73, 77, 121–122, 265, 270
 Levant, 27, 28, 34, 71, 74, 101, 167,
 237, 241, 244, 246, 250–251, 258,
 265, 299, 301
 Lisbonne, 97–98, 262
 Livourne, 102, 265
 Londres, 73, 86, 92, 252, 260, 267n,
 279

 Madrid, 100n
 Malacca, 98–99
 Malvoisie, 77
 Manche, 112
 Mer Adriatique, 27, 28, 93, 96, 101,
 240, 244, 246, 249, 265, 271, 278,
 305–306
 Mer du Nord, 23
 Mer Égée, 28, 73, 112, 305
 Mer Ionienne, 73, 119n

- Mer Noire, 18, 69, 112–113, 259
 Mers-el Khares, 232
 Messine, 279
 Mestre, 175
 Milan, 72
 Mirano, 171n
 Modon, 73, 227, 284
 Monselice, 174
 Morée, 260
 Mota, 175
 Murcie, 76

 Nauplie, 77, 95
 Navarin, 73, 223
 Nègrepont (Eubée), 238, 279

 Oderzo, 175
 Oran, 74
 Ormuz, 97

 Padoue, 79, 170–175, 271
 Piove di Sacco, 173
 Pô, 245
 Pola, 108
 Porto Cigala, 116
 Portugal, 71n, 96–100, 122, 279
 Pouilles, 28, 278

 Raguse (Dubrovnik), 96, 101–102, 240, 271, 278
 Reggio de Calabre, 93
 Rhodes, 94, 238
 Rimini, 72
 Romagne, 278
 Romanic, voir Grèce

 Salina, 239
 San Donà di Piave, 174
 Sicile, 18, 28, 93, 245–247
 Sio, 284
 Southampton, 193
 Syracuse, 93–94
 Syrie, 21, 28, 32, 43, 69, 71, 76, 87, 89, 94, 98–100, 104n, 117, 189, 261, 264–265, 279, 284–285, 287, 290, 296, 299

 Tabarca, 232
 Terre ferme, 36, 74, 79n, 160, 164, 169–176, 193, 203, 211, 241, 244–246, 250, 253, 256–257, 302
 Terre sainte, 18
 Trévise, 174–175, 271
 Tripoli (Égypte), 74
 Tripoli, 189, 296
 Tunis, 76, 91, 95, 104, 118, 232, 270, 280

 Valence, 93, 100, 114n, 209, 221, 252
 Venise : Fusina, 115; Giudecca, 115, 164, 167–168; Malamocco, 118; Murano, 163, 275; Place Saint-Marc, 46, 191–192, 196; Port de San Nicolò, 286; Rialto, 36, 163, 165, 280; San Barnaba, 159, 163; San Bartolomeo, 162; San Bascio, 167n; San Cancian, 163, 166n; San Fantin, 168, 275n; San Geremia, 159, 160n, 162; San Giovanni e Paolo, 164; San Giovanni in Bragora, 275; San Luca, 159, 161; San Marco, 162n; San Matteo di Rialto, 163n, 164; San Maurizio, 159, 171n; San Polo, 159, 165; San Salvador, 163n; San Samuele, 161; San Severo, 161, 163n; San Trovaso, 159, 161n; San Vidal, 159, 164; San Vio, 159; Sant'Agostin, 159; Sant'Angelo, 165n, 167n; Sant'Aponal, 159, 161n, 165, 166n, 275n; Santa Croce, 164n, 165n; Santa Eufemia, 167; Santa Fosca, 275n; Santa Maria Formosa, 240; Santa Marina, 240; Santa Sofia, 159, 171n; Santa Ternita, 161
 Vérone, 75

 Zante, 73, 95, 260
 Zidem, 98–99
 Zonchio, 73, 223, 225, 227, 267, 306

THE
MEDIEVAL MEDITERRANEAN
PEOPLES, ECONOMIES AND CULTURES, 400-1500

Managing Editor: Hugh Kennedy (London)
Editors: Paul Magdalino (St. Andrews), David Abulafia (Cambridge),
Benjamin Arbel (Tel Aviv), Larry J. Simon (Western Michigan University),
Olivia Remie Constable (Notre Dame).

Recent volumes in the series:

70. Cutler, A. & A. Papaconstantinou (eds.). *The Material and the Ideal*. Essays in Medieval Art and Archaeology in Honour of Jean-Michel Spieser. 2007. ISBN 978 90 04 16286 0
71. Ouerfelli, M. *Le sucre*. Production, commercialisation et usages dans la Méditerranée médiévale. 2008. ISBN 978 90 04 16310 2
72. Bellomo, E. *The Templar Order in North-west Italy (1142-c.1330)*. 2008. ISBN 978 90 04 16364 5
73. Barton, S. & P. Linehan (eds.). *Cross, Crescent and Conversion*. Studies on Medieval Spain and Christendom in Memory of Richard Fletcher. 2008. ISBN 978 90 04 16343 0
74. Beihammer, A.D., M.G. Parani & C.D. Schabel (eds.). *Diplomatics in the Eastern Mediterranean 1000-1500*. Aspects of Cross-Cultural Communication. 2008. ISBN 978 90 04 16547 2
75. Van Opstall, E.M. *Jean Géomètre*. Poèmes en hexamètres et en distiques élégiaques. Edition, traduction, commentaire. 2008. ISBN 978 90 04 16444 4
76. Kostick, C. *The Social Structure of the First Crusade*. 2008. ISBN 978 90 04 16665 3
77. Hovorun, C. *Will, Action and Freedom*. Christological Controversies in the Seventh Century. 2008. ISBN 978 90 04 16666 0
78. Edelheit, A. *Ficino, Pico and Savonarola*. The Evolution of Humanist Theology 1461/2-1498. 2008. ISBN 978 90 04 16667 7
79. Judde de Larivière, C. *Naviguer, commercer, gouverner*. Économie maritime et pouvoirs à Venise (XVe-XVIe siècles). 2008. ISBN 978 90 04 17072 8
80. Greenhalgh, M. *Marble Past, Monumental Present*. Building with Antiquities in the Mediaeval Mediterranean. 2008. ISBN 978 90 04 17083 4